

Vergaderjaar 2010–2011

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 388**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 28 oktober 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 6 oktober 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 23 september 2010 houdende de derde Voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart (23 645, nr. 380);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 28 september 2010 houdende antwoorden op vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake dubbel opstaptarief OV-chipkaart (23 645, nr. 384);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 6 september 2010 houdende een reactie op het verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over dubbel opstaptarief, eindbeeldstudies en voortgangsbrief Aanvalsplan OV-chipkaart (23 645, nr. 381);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 9 juli 2010 over uitstel beantwoording vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake het dubbele opstaptarief voor de OV-chipkaart (23 645, nr. 376);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 25 juni 2010 over het dubbel opstaptarief OV-chipkaart (23 645, nr. 375).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Ten Broeke

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Slob (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ten Broeke (VVD), fungerend voorzitter, Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Nieuwenhuizen (VVD), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Lucas-Smeerdijk (VVD), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).

Plv. leden: Groot (PvdA), Peters (GroenLinks), Atsma (CDA), Lodders (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Van Klaveren (PVV), Harbers (VVD), Thieme (PvdD), Uitslag (CDA), Karabulut (SP), De Jong (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Agema (PVV), Neppérus (VVD), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Veldhoven (D66) en Van der Ham (D66).

**Voorzitter: Neppérus**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Neppérus, Slob, Bashir, Sharpe, Van Gent, Aptroot, Koolmees, Samson, De Rouwe

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik open dit AO over de OV-chipkaart. Er is later op de middag ook nog een AO vooral gericht op de OV-chipkaart voor studenten, waarbij ook de staatssecretaris van OCW aanwezig zal zijn. Nu zijn we blij dat de minister van Verkeer en Waterstaat aanwezig is. Er zijn acht partijen. We willen wellicht nog iets uitlopen. Waar gaat de voorkeur naar uit? Naar vier minuten en elk twee korte interrupties of naar vijf minuten met één interruptie? Vijf? Dan hebben we dat bij dezen besloten. Ook welkom aan de mensen op de tribune en de kijkers en luisteraars thuis.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Deze week trok de ANWB zich terug uit het landelijk overleg over de OV-chipkaart. Dat moet een klap in het gezicht van alle verantwoordelijken zijn en vooral een kraakhelder signaal dat er te veel problemen zijn en dat het geen goede zaak is om hier blind mee door te gaan.

De komende weken en maanden zullen naar verwachting vele regio's een verzoek doen om de strippenkaart af te schaffen. In veel van die regio's zijn juist de regionale reizigersgroepen tegen deze stap, die alle reizigers zal verplichten om de OV-chipkaart te gaan gebruiken. Overstappende reizigers die de regionale spoorlijn willen gebruiken, kunnen niet altijd overal de OV-chipkaart gebruiken. Ik kan mij dan ook niet voorstellen dat de minister alsnog zal besluiten om goedkeuring te geven, als de signalen zo duidelijk zijn. Ik hoor graag de toezegging dat de minister de komende tijd in geen enkele regio meer groen licht geeft om deze problematische OV-chipkaart te verplichten. Ik overweeg hierover een motie in te dienen, als de toezegging niet bevredigend is.

De volgorde moet niet zijn om de OV-chipkaart eerst te verplichten of in feite door de strot te duwen, maar de reiziger moet gewoon verleid worden. Als de kaart goed genoeg is, gaan genoeg reizigers deze vanzelf gebruiken. Dan pas kunnen er stappen worden gezet in de richting van afschaffing van de strippenkaart en het alleen gebruikmaken van de OV-chipkaart. Zo hoort de volgorde te zijn: eerst draagvlak, dan pas verplichten.

Ik zei net dat het problematisch is. De minister erkent ook dat er veel problemen zijn, zoals dubbele instaptarieven en veel incomplete transacties, bijvoorbeeld doordat iemand vergeet uit te checken of door defecte apparatuur. Er is discussie over de hoogte van de tarieven en barrières voor visueel gehandicapten en voor mensen met verstandelijke beperkingen. Pas na vijf maanden kunnen visueel gehandicapten een landelijke voorziening krijgen. Voor deze structurele problemen is in veel gevallen nog geen oplossing in zicht. Er wordt niet geluisterd en oplossingen blijven uit. Graag hoor ik een reactie op de problemen die ik noemde. Wij hebben er vaak over gesproken dat de gemiddelde reiziger er niet op achteruit zou gaan, maar uit onderzoek in de vervoerregio Arnhem-Nijmegen blijkt dat de OV-chipkaart voor de regio Nijmegen 6,1 tot 12% duurder zal worden voor de gemiddelde reiziger. Ik neem aan dat de regering zich nog steeds houdt aan de afspraak dat de gemiddelde reiziger er niet op achteruit zal gaan.

De minister beloofde vorige week duidelijkheid te geven over hoe het precies zit met de salarissen bij de top van het bv'tje Trans Link Systems, het bedrijf achter de OV-chipkaart. Ik heb nog geen antwoord gekregen op

de vraag hoeveel geld er precies door de vier publieke vervoerders in is gestort, naast 85 mln. uit het Fonds eenmalige bijdrage NS (FENS). Hoeveel geld beheert TLS? Wat is de waarde van de jaarlijkse transacties die door dit bv'tje heen worden gepompt? Als de minister niet mondeling kan antwoorden, dan graag schriftelijk.

Een andere vraag is of het klopt dat de regering op dit moment geen enkel instrument heeft om TLS te controleren, laat staan aan te sturen. Kan de minister toezeggen dat TLS onder zijn toezicht zal komen? Wij zijn voor honderd procent aandeelhouder van de NS, dat een meerderheidsaandeel heeft in TLS. Met dat aandeel kan worden afgedwongen dat TLS onder toezicht van het kabinet komt te vallen en dus ook onder democratische controle. Ik verwacht dat de minister dit morgen nog gaat regelen. Zo niet, dan vraag ik de Kamer om een uitspraak, want ik neem aan dat niemand hier kan leven met een bv'tje waar miljarden aan publiek geld doorheen gaan, dat tientallen miljoenen aan publiek geld beheert en jaarlijks tientallen miljoenen van datzelfde publieke geld verliest, zonder dat er enige democratische controle op is.

De SP is er al jaren van overtuigd dat de vele problemen zijn te wijten aan het feit dat niemand echt verantwoordelijk is voor de OV-chipkaart. Er zijn achttien vervoerregio's, tien of meer vervoerbedrijven, ROCOV's, LOCOV, TLS, twee bewindspersonen, en noem maar op. Deze analyse wordt door velen gedeeld. De voorganger van de minister op dit dossier, staatssecretaris Huizinga, heeft in feite een waardeloze erfenis achtergelaten. Zij richtte de landelijke implementatiegroep OV-chipkaart op. Ook kreeg de OV-ambassadeur een rol toebedeeld om op te komen voor de belangen van de reiziger. De OV-ambassadeur is nu echter gestopt en de landelijke implementatiegroep is uit elkaar gevallen. Ik heb net op de ANWB gewezen.

De **voorzitter**: U gaat nu echt heel ruim over de vijf minuten heen, dus wilt u langzaam maar zeker gaan afronden?

De heer **Bashir** (SP): Jazeker, ik ga nu echt richting afronding. In het kabinet is er geen echte regie. De minister meldt dat hij hoopt dat de vervoerbedrijven zelf nieuwe initiatieven zullen opzetten om een beetje sturing te geven aan de OV-chipkaart. Dat kan de minister toch niet echt serieus menen? Juist nu, nu het erop lijkt dat er geen goede regie is en alles vastloopt, wil ik dat deze minister de regie op zich neemt en alles naar zich toe trekt, want dan is er ook democratische controle. Laten we eerlijk zijn, de reiziger zal hem dankbaar zijn als hij de regie naar zich toe trekt. De SP zal hem ook dankbaar zijn, want ondanks de vele problemen geloof ik nog steeds in de voordelen van een reizigersvriendelijke kaart voor het hele openbaar vervoer.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mevrouw de voorzitter. Ik heb vanochtend een aantal kranten gelezen. In een daarvan, het Nederlands Dagblad, stond een grote, vette, zwarte kop: OV-chipkaart ontbeert centrale regie. Ik moest er even bij zuchten, want het is een terugkerend refrein geweest in de afgelopen jaren. Mijn voorganger heeft het ook een aantal keren in de mond genomen. We weten allemaal wat de reden ervoor is. Die reden ligt in de keuzes die in 2003, onder Balkenende II zijn gemaakt. Toen is de primaire verantwoordelijkheid bij de vervoerders en de decentrale overheden neergelegd. Dat was niet de keuze van de ChristenUnie, die destijds tegen heeft gestemd, maar wij hebben ons wel moeten neerleggen bij wat de meerderheid toen heeft besloten. Toen wij in de afgelopen jaren deel uitmaakten van de regering, was dat natuurlijk wel de route die wij moesten gaan. Zo werkt dat in een democratie. Dit is uiteindelijk bepalend geweest voor het handelen van de rijksoverheid. Dat heeft geleid tot heel veel heftige debatten en misschien ook wel tot heel veel wrange vruchten. Toch kun je zeggen dat desondanks heel veel zaken

goed zijn gegaan. Ik denk dat deze mede de positieve gevolgen zijn geweest van het actieplan. Ik denk dan vooral aan de overgang in Rotterdam en Amsterdam.

Er is nog heel veel onduidelijkheid. Van de vijftien eindbeeldstudies zijn er nu nog maar vijf klaar. De tijd begint te dringen, want over drie maanden moet de helft van Nederland overgestapt zijn. Dat is het tijdpad dat daarvoor is gesteld. Al die onduidelijkheden en problemen waar mensen tegenaan lopen – waarbij je het meer onthoudt als het fout gaat dan als het goed gaat – zorgen ook voor een slecht imago voor het openbaar vervoer en dat moet ons allen toch een zorg zijn.

In dit algemeen overleg noem ik enkele punten die volgens mijn fractie echt geregeld moeten worden. Ik vraag de minister om daaraan een bijdrage te leveren, met inachtneming van zijn verantwoordelijkheid, die ik niet groter maar ook niet kleiner maak dan ze is.

Allereerst moet er eenduidigheid komen over één keer inchecken en uitchecken bij alle treinen en metro's. Deze is er nog steeds niet en dat duurt eigenlijk al veel te lang.

Het tweede punt is dat er één loket moet zijn bij problemen. Mensen worden nu nog steeds van het kastje naar de muur gestuurd, en dat moet ook gewoon een keer afgelopen zijn. Verder moet er één sleutelkaart zijn voor blinden en slechtzienden. In Amsterdam en Rotterdam is al een tijdelijke sleutelkaart voor € 10 per maand geregeld voor stads- en streekvervoer. Wanneer komt deze kaart beschikbaar in andere regio's? Wij willen heel graag dat dit verder wordt uitgebreid en dat er ook wordt gekeken naar mensen met een verstandelijke beperking.

Het is ook van belang dat er één verkoop- en ophaalautomaat komt voor alle vervoerders. Het is heel lastig uit te leggen dat dit nog steeds een probleem is. Er moet nu gewoon eenduidigheid komen. Ik weet wel dat het makkelijker gezegd is dan gedaan, maar ik vind dat er een maximale inspanning moet zijn van alle betrokkenen om dit te realiseren. Hier staat of valt heel veel bij, als het erom gaat deze OV-chipkaart tot een succes te maken en om de grote verleiding die mijn rechterbuurman wil inzetten, daadwerkelijk gestalte te geven.

Wat ook van belang is, is één korting in alle treinen. In bepaalde gebieden speelt dat de NS-kortingskaart bijvoorbeeld door Arriva niet wordt geaccepteerd. Daar moet men de reiziger niet mee lastigvallen. Er moet gewoon één kortingstarief zijn, zoals het nu ook is. Verder moeten de financiën en andere zaken intern worden geregeld. Het is van belang om dat vast te houden, want anders ben je echt bezig met reizigertje pesten. Daarmee wordt ook het beeld van de OV-chipkaart aangetast en dat is niet nodig.

Ik wil de minister nog drie punten meegeven. Wij vinden dat de OV-chipkaart ook in de buurtbus en de belbus gebruikt moet kunnen worden. Daar lopen studenten bijvoorbeeld tegenaan die netjes met hun OV-jaarkaart naar hun stageadres gaan, uit de trein stappen, in een buurtbus moeten en dan blijkt dat zij deze niet kunnen gebruiken. Het komt ook voor dat zij moeten betalen, maar dat is niet de bedoeling en dat is niet in lijn met de regelgeving. Ik vraag daarvoor aandacht van de minister.

Mijn een-na-laatste punt is niet onbelangrijk. Er moeten meer distributiepunten komen. In Brabant zijn er bijvoorbeeld maar zestig. De meeste daarvan zijn ook nog eens NS-loketten, die geen formulieren verstrekken voor de aanvraag van een persoonlijke OV-chipkaart en het automatisch opladen. Dat is vooral voor ouderen, maar niet alleen voor hen, een groot probleem. Ik denk hierbij ook aan ouderen die geen internet hebben. Zij kunnen de persoonlijke kaart met leeftijds-korting daardoor niet makkelijk aanschaffen. Dat moet gewoon veranderen in de komende weken. Tot slot willen wij ook dat er een eerlijk tarief is bij het overstappen. We weten dat daar wel aan wordt gewerkt, maar dat duurt toch wel heel erg lang. Het is niet echt een landelijk probleem, want het speelt alleen in

bepaalde regio's, zoals het noorden, het oosten en het zuiden, maar voor die regio's is het wel een groot onderwerp. Ik vraag de minister om zijn verantwoordelijkheid te nemen, samen met de anderen, en ervoor te zorgen dat dit soort zaken worden geregeld. Dit waren mijn punten in eerste termijn. Ik hoop dat ik binnen de redelijk dwingende tijd ben gebleven.

De **voorzitter**: Het lijkt wel alsof de heer Slob een stopwatch in zijn zak heeft, want het was exact vijf minuten.

De heer **Sharpe** (PVV): Mevrouw de voorzitter. Ik zal het kort houden. De Belastingdienst zei ooit: leuker kunnen we het niet maken, maar wel makkelijker. Bij dit dossier zou ik zeggen: makkelijker kunnen we het niet maken, maar wel duurder. Het OV-chipkaardossier is volgens ons een rampdossier. Het lijkt wel alsof men per definitie in de problemen komt, wanneer men anders gaat betalen voor mobiliteit. De verdediging in de voortgangsrapportage over het aanvalsplan is mijns inziens zo lek als een mandje. Tot mijn spijt las ik dat hierin met naar mijn mening misplaatste trots wordt geschreven hoe soepeltjes het allemaal verloopt, met strakke onderhandelingsstructuren, mooie omzetcijfers en nog betere communicatieplannen. Doelmatigheid bij dit belangrijke dossier moet echter ondergeschikt zijn aan doeltreffendheid.

De Telegraaf kopte vorige week maandag dat slechts 5% van de treinreizigers gebruikmaakt van de OV-chipkaart. Een breed maatschappelijk draagvlak voor dit project lijkt dan ook ver te zoeken. Om in voetbaltermen te blijven, want ik ben ook sportwoordvoerder voor onze partij, we krijgen in deze fase doelpunt na doelpunt om de oren en scores zelf niet. Daardoor staan we achter bij de rust, en niet zo'n beetje ook.

Ik geef een alledaags voorbeeld uit de praktijk. Ik kreeg een mail van een 65-plusser die vaak van Rijswijk naar de Grote Markt in Den Haag reist, met een overstap op Den Haag Centraal. Vandaag de dag kost dat de brave man met zijn OV-chipkaart € 1,90, terwijl dat voorheen slechts € 1 kostte. Dat is bijna een verdubbeling. Dat kan niet zo zijn.

Uit cijfers van slechts vier stadsvervoerders blijkt dat dagelijks 7 000 mensen door technisch falen niet in staat zijn om uit te checken of dit vergeten. Dat kost natuurlijk allemaal een hele hoop centjes. De perceptie bij de reiziger wordt prima weergegeven op een ludieke, maar wel rake website: [www.ov-striпкаart.nl](http://www.ov-striпкаart.nl). Daar moet men eens naar kijken.

Volgens ons blijven de nadelen de voordelen overschaduwden. Dat leidt onvermijdelijk en aantoonbaar tot een daling van het aantal reizigers in het openbaar vervoer. Mijn collega's van de SP kunnen dit onderschrijven met hun rapport over de opbrengstneutraliteit. Hoe denkt de minister dit te verdedigen en deze wedstrijd alsnog winnend af te sluiten?

Terug naar de vermeende doelmatigheid van het businessplan. De doeltreffendheid laat zwaar te wensen over en de resultaten blijven achter. Wellicht bestaat er een relatie tussen de kwaliteit van de organisatie die verantwoordelijk is voor de implementatie van het project en de tot dusver geïncasseerde tegenslagen. Ik ben dan ook blij dat de minister alvast de rianten salarissen bij ProRail aan banden heeft gelegd. Who is next, vraag ik de minister in dit verband. Ik voeg er de vraag aan toe of de minister geen aanleiding ziet om de verantwoordelijke bedrijven door te lichten. Durft hij eventueel conclusies te trekken indien dat noodzakelijk blijkt? Topsalarissen eisen wat mij betreft topprestaties. Second best is niet goed genoeg. De lat moet hoger worden gelegd, ook bij TLS. Ik denk dat een indirect aandeelhouderschap daartoe mogelijkheden opent. Last but not least. Ik houd de minister graag aan de uitspraak in de voortgangsrapportage onder het kopje «consumenten en eindbeeld». Daarin stelt hij uitdrukkelijk dat voor hem het belang van de reiziger centraal staat. Hoe denkt de minister hier op een voor iedereen begrijpelijke manier invulling aan te geven? Deelt hij de mening dat aangezien het

overgrote deel van de Nederlandse bevolking helemaal klaar is met de OV-chipkaart, om het zo maar te stellen, verdere investeringen in uitbreiding van het systeem wellicht onwenselijk zijn? Is hij daarnaast ook van mening dat de strippenkaart aangehouden moet worden als geldig vervoerbewijs voor alle ov-modaliteiten, totdat werkelijk alle problemen volledig zijn opgelost?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik zal geen vraag stellen over die 5% van de NS, die volgens mij aanvechtbaar is, maar ik heb wel een vraag over het standpunt van de PVV, zoals aan het eind van de bijdrage is verwoord. Vindt hij dat alle problemen moeten zijn opgelost en dat de strippenkaart dan pas vervangen mag worden door de OV-chipkaart? Heb ik het goed begrepen dat dit standpunt is van de PVV-fractie?

De heer **Sharpe** (PVV): Ja, dat is juist.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Het gaat nog niet goed genoeg met de OV-chipkaart. In dit AO kunnen wij er weer een rondje «het moet allemaal beter» van maken. Ik kan me voorstellen dat de minister dat dan van harte beaamt en zijn regierol bevestigt, herbevestigt en waar mogelijk nog iets vergroot. In het volgende AO belooft hij dan met nieuwe voortgangsrapportages te komen. Zo gaat het al een tijdje. Maar dit is niet zomaar een «het moet allemaal beter»-AO, we staan ook aan de vooravond van een nieuwe ronde in het grootschalig introduceren van de OV-chipkaart, omdat op 18 november de strippenkaart in een groot deel van Oost-Nederland wordt uitgezet. Daarmee wordt dit AO meer dan gewoon twee uur tegen elkaar aan mopperen, waar het soms wel op lijkt. We moeten nu gewoon een besluit nemen. De voorwaarde die de heer Sharpe stelt, is volstrekt onzinnig, want het zal nooit foutloos zijn. Als je wacht op foutloosheid voordat we iets invoeren, gebeurt het dus nooit. Dat is zoiets als zeggen dat je graag naar Italië gaat, als de paus verhuist en ze daar ophouden met pizza's eten en dergelijke. Dat type voorwaarden, daar kun je niets mee, dus laten we dat niet doen, maar laten we gewoon sec beoordelen of het goed genoeg gaat om het risico aan te durven, want dat is het toch altijd een beetje, om de strippenkaart in Oost-Nederland uit te zetten en een groot nieuw gebied toe te voegen aan Rotterdam en Amsterdam waar de strippenkaart al is uitgezet. Om met de deur in huis te vallen, het antwoord van mijn fractie op die vraag is: nee, het gaat niet goed genoeg om dit op 18 november te doen. Ik zal dat iets verder onderbouwen.

De **voorzitter**: Voordat u verdergaat met onderbouwen, de heer Sharpe heeft behoefte te reageren op uw vorige opmerking.

De heer **Sharpe** (PVV): Ja, daar moet ik toch even op reageren. Gisteren hadden we het over de luchtvaartsector. Toen moest alles prima in orde zijn, voordat we met een vrijblijvend experiment konden beginnen. Ik vind het toch wel heel apart dat de heer Samsom, als het om het ov gaat, geen problemen heeft met het in werking stellen van een systeem dat verre van perfect werkt. Ik vraag me af waarom de heer Samsom zo'n ommedraai laat zien op dit punt.

De heer **Samsom** (PvdA): Dan heeft de heer Sharpe gisteren niet goed opgelet, want wij gaven wel groen licht voor dat experiment. Wij willen alleen dat tijdens het experiment wordt gewerkt aan de invulling van een betere bescherming voor de omgeving, zodat we daar geen discussie meer over hebben als het experiment klaar is. Dan kunnen we goed verder met een beschermde omgeving en een florerende, duurzame luchthaven. Met andere woorden, ook daar zien wij de realiteit dat een



foutloos systeem niet bestaat, maar dat de politiek toch af en toe een besluit moet nemen.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik geef een compliment aan de heer Samsom. Ik vind dat erg goed, omdat wij vanavond een tweede termijn hebben. Ik vind het erg plezierig dat hij dat hierbij bevestigt.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat was gisteren ook al het geval, maar dat geeft niet. Dan hebben wij dat driedubbel duidelijk, want vanavond zal het nog een keer duidelijk worden.

Ik was gebleven bij het punt dat de minister er ook niets aan heeft als wij zomaar zeggen dat het niet mag op 18 november, en wij ook niet, en de reiziger ook niet, want de OV-chipkaart moet er wel komen, laat ik daar duidelijk over zijn, en zo snel mogelijk. Ook al waren er nog wat foutjes op de dag van invoering, toen hij eenmaal was ingevoerd, zag je dat Amsterdam en Rotterdam voornamelijk erg tevreden reizigers kenden en minder problemen in het openbaar vervoer. Dat zal ook de SP met al haar zwartboeksuccessen moeten onderkennen. Ik zette vanmiddag ons voornemen op twitter. Misschien is dat niet de achterban van de SP, maar een heel selectief groepje mensen, maar zij zeggen allemaal: joh, voer dat ding maar snel in, want ik heb er lol van. Ook zij willen graag dat enkele structurele problemen worden opgelost. Dan heb ik het niet over de ANWB. Het is vervelend dat de ANWB eruit stapt. Dat is een slecht teken. Het geeft vooral aan dat de regie niet voldoende is en dat bedrijven nog vooral aan zichzelf denken en niet aan de reiziger. Dat de ANWB daar deze conclusie uit trekt, vind ik jammer, maar terecht.

Dat is niet de belangrijkste reden, net zo min als de aankondiging van de NS dat de poortjes langer open zullen staan. Dat is ook vervelend en dat toont ook aan dat het niet goed gaat, maar dat is niet de belangrijkste reden. Er zijn drie voorwaarden waaraan volgens mijn fractie niet is voldaan, maar waaraan wel moet worden voldaan, voordat wij de strippenkaart in Oost-Nederland uitzetten.

De heer **Bashir** (SP): De mensen die de OV-chipkaart nu al willen gebruiken, kunnen deze al gebruiken waar dat kan, dus daarvoor hoeven we het niet per se te verplichten. Het is al ingevoerd, zeg ik voor de duidelijkheid tegen de heer Samsom, maar we willen natuurlijk wel dat de kaart zo goed is dat de consument er ook profijt van heeft. Als we zien dat de kaart goed genoeg is, zul je zien dat heel veel mensen deze vrijwillig gaan gebruiken. Dat zou volgens mij een criterium moeten zijn waaraan ook de Partij van de Arbeid zich kan conformeren. Dan zeg je: ja, er zijn genoeg mensen die er vrijwillig gebruik van maken. Bij 5 of 10% niet-gebruik kun je zeggen dat je die laatste mensen een duwtje in de rug geeft om ze over te halen. Deelt de heer Samsom de stelling dat we de kaart dan pas moeten invoeren?

De heer **Samsom** (PvdA): In het algemeen natuurlijk wel. U zegt dat de kaart goed genoeg moet zijn voordat we deze invoeren, maar dat zeggen we hier allemaal. Van links tot rechts is iedereen dat met elkaar eens. Het gaat er even om wanneer je dat risico neemt. We hebben in Amsterdam en Rotterdam gezien dat je niet kunt wachten op de laatste 5% die de kaart nog niet heeft, maar dat je op een gegeven moment moet zeggen: jongens, koop nu allemaal die kaart, want met de strippenkaart kan het gewoon niet meer. Dan zie je dat die laatste 40 of 50% die overstap maakt. Dat zijn de veranderingen die mensen moeten ondergaan en dat kunnen ze. Mensen in Nederland kunnen namelijk heel erg veel, dat valt mij elke dag opnieuw op, maar dan moet je ze wel een beetje helpen. Daarom stellen wij drie voorwaarden, die ik toch even scherp wil hebben, zodat de minister ook weet waar hij aan toe is, gesteld dat hij op ons voorstel ingaat, want dat lijkt mij wel belangrijk.

Allereerst heeft Viziris aandacht gevraagd voor het reizen door visueel gehandicapten. De heer Slob van de ChristenUnie voegde daar zeer terecht mensen met een verstandelijke handicap aan toe. In Rotterdam en Amsterdam is voor hen met kunst en vliegwerk, snel maar succesvol, een systeem in elkaar gezet. Dat moet ook elders in het land vlekkeloos ingevoerd worden. Het gaat helemaal niet om zoveel geld en zelfs als het wel om een beetje geld gaat, vind ik het belangrijk genoeg. Dat moet echt buiten twijfel goed werken.

Als je de strippenkaart uitzet, moet de OV-chipkaart wel het enige vervoersbewijs zijn. Dat betekent dat Veolia, Connexxion en Syntus ook moeten gaan werken met de chipkaart, maar dat is op 18 november niet het geval. Ik betwijfel zelfs of dat bij Connexxion al in het komende jaar het geval is. Ik wil zo min mogelijk reizigers belasten met het alsnog kopen van een papieren kaartje, terwijl zij de lol zouden moeten hebben van één kaart waarmee zij gewoon in- en uitstappen en klaar is Kees. De derde voorwaarde is dat het aantal mislukte transacties, in die zin dat mensen met de kaart in de zak naar huis lopen, vergeten uit te checken en dan geconfronteerd worden met euro's die met veel moeite of niet kunnen worden teruggehaald, uiteraard tot acceptabele percentages wordt teruggebracht, waarmee ik wil zeggen: tot een heel klein percentage.

Dat zijn voor mij drie voorwaarden waaraan nu niet is voldaan. Ik heb er ook geen uitzicht op dat dit op 18 november wel zo is. Ik zou willen dat er helderheid wordt geschapen voor de regio, Oost-Nederland in dit geval, om het een kwartaaltje uit te stellen, want we doen het geloof ik per kwartaal, en om de boel dan goed in te voeren. Dan heeft iedereen er lol van en dan kan de reiziger met een goed gevoel met de chipkaart in de trein, bus, metro of tram stappen.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. D66 is de innovatiepartij van Nederland. Volgens ons zijn innovaties heel waardevol voor de ontwikkeling van Nederland, want met innovaties kunnen wij het leven aangenamer en makkelijker maken. De OV-chipkaart is ondanks enige vertraging naar ons idee nog altijd een baanbrekende mobiliteitsoplossing. Laten we eerlijk zijn, één kaart om te betalen voor al het openbaar vervoer in Nederland is gewoon een goed idee. Dat steunen wij nog steeds van harte, maar de techniek is niet voldoende en bij de uitrol van de techniek moet secuur worden geopereerd, omdat het gevaar bestaat dat je draagvlak verliest. Er zijn signalen aan deze tafel dat je daardoor op vertraging stuit.

D66 maakt zich zorgen over de beeldvorming. Uiteraard is er bij het invoeren van nieuwe technologie altijd sprake van kinderziektes. Daarom vragen wij de minister om de implementatie voorzichtig, adequaat en ruimhartig te laten plaatsvinden. Verder vragen wij de minister om mee te denken over het probleem dat mensen vergeten uit te checken, wat de heer Samsom ook noemde. Volgens ons ligt hier een rol voor de minister, want de vervoerders hebben niet echt een prikkel om dit structureel aan te pakken.

We hebben gelezen dat het nieuws over de uitrol over Nederland positief is. De minister schrijft dat de capaciteit van het aantal kaartlezers eind 2010 op volle sterkte is, met 2000 paaltjes, maar dat staat in contrast met wat ProRail schrijft in de rapportage over de FENS-gelden. Daarin staat dat 50% van de stations inmiddels voldoende palen heeft voor het in- en uitchecken. Graag een reactie van de minister hierop.

In de derde voortgangsrapportage over het aanvalsplan OV-chipkaart schrijft de minister dat het nationaal vervoerbewijs in de eerste helft van 2011 in de provincies Drenthe en Groningen uitgezet kan worden, maar op de website van de OV-chipkaart staat dat de kaart daar nog niet gebruikt kan worden. Graag hoor ik van de minister hoe deze grote stap in een halfjaar gezet kan worden. Volgens mij zijn de randvoorwaarden daarvoor



nog niet vervuld. Verder vraagt D66 wanneer het eindbeeldproject «Toekomstig landschap voor mensen met een functiebeperking» is afgerond. Als dit nog niet is afgerond, is onze vraag waarom dit project geen prioriteit heeft gekregen ten opzichte van andere projecten, want wij maken ons zorgen over deze groep, die ontzettend belangrijk is voor de acceptatie van en het draagvlak voor de OV-chipkaart in het algemeen. De minister schrijft in de brief van 25 juni aan de Kamer dat hij een onafhankelijke commissie instelt die een structurele oplossing moet bieden voor het dubbele opstaptarief. Waarom denkt de minister dat hiervoor een speciale commissie nodig is? Waarom kan het ministerie dat niet zelf? Het zou toch niet zo'n groot probleem moeten zijn? In aansluiting op de opmerking van de heer Bashir vraag ik of het niet eens tijd wordt dat de minister van Verkeer en Waterstaat zelf meer regie pakt. Bij alle problemen wordt verwezen naar onafhankelijke commissies, TLS of de vervoerders. Dit is een belangrijk project, waarbij langzamerhand een hoop irritatie en frustratie is ontstaan over de uitwerking. Wij denken dat de minister een grotere regierol op zich zou kunnen nemen. Waarom heeft hij dit tot op heden niet gedaan? Is hij bereid dat in de toekomst wel te doen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Er is al veel over de tafel gegaan. Het is ook niet de eerste keer dat wij over de OV-chipkaart spreken. De fractie van GroenLinks is ook erg voor het invoeren van de OV-chipkaart. De bedoeling is dat het voor de reiziger aangenamer en gemakkelijker wordt, maar niet dat hij problemen krijgt en de rekening moet betalen. Hij betaalt gemiddeld wel dezelfde prijs, maar met uitschieters waardoor hij soms veel meer geld kwijt is. Wij hebben ook steeds gezegd dat je niet oude schoenen moet weggoeien voordat de nieuwe zijn ingelopen. Daarmee bedoel ik natuurlijk de strippenkaart. Wij willen deze ook niet tot de volgende eeuw handhaven, maar wij zeggen wel dat je deze niet weg moet doen voordat de problemen zijn opgelost, zoals mijn collega's ook al zeiden. Wat betreft D-day, 18 november, voor oostelijk Nederland vinden wij ook dat er nog zo veel problemen zijn dat je dat niet op die datum zou moeten doen, maar dat eerst die problemen moeten worden opgelost.

De staatssecretaris heeft de OV-chipkaart heel lang beheerd. Toen kwam de minister en nam dat over. Hij zei dat hij veel dadendrang had en dat echt wilde aanpakken. Ik moet zeggen dat ik teleurgesteld ben omdat de grote dadendrang in de laatste brieven van de minister alweer over is. Wij constateren allemaal dat de OV-chipkaart in een behoorlijke dip zit en dat er nog steeds heel veel problemen zijn. Ik vraag de minister heel direct of hij ook «at your service» is voor de reizigers. Hij zegt: absoluut, maar ik merk er niet zo veel van. Is dat alleen maar een praatje of kunnen wij ook daden verwachten?

Ik heb een aantal vragen aan de minister. De eerste betreft het afhaken van de ANWB uit het landelijk consumentenoverleg. Dat gaf natuurlijk een schokeffect. Toen de vrienden van de ANWB de gang van zaken rond de kilometerheffing naar hun hand trachtten te zetten, was de minister er als de kippen bij om te stellen dat een belangrijk project zonder hun draagvlak onmogelijk was. Mijn vraag is wat voor consequenties het heeft dat de ANWB uit dit overleg is gestapt.

De vorige keer is een motie van mijn hand aangenomen, dat mensen er gewoon via e-mail of sms op geattendeerd worden wanneer zij vergeten uit te checken. Het wordt gebagatelliseerd dat het maar om 1, 1,5 of 2% van de reizigers zou gaan, maar het gaat wel om tienduizenden reizigers per dag die twee of drie euro te veel betalen, dus dat tikt lekker aan. Het kan toch niet zo zijn dat dit een extra inkomensbron voor de vervoerders is? Langzamerhand gaat het daar wel op lijken, zeg ik indringend tegen de minister. De fractie van GroenLinks vindt dat onacceptabel.

Ik ben ook heel ontevreden over de wijze waarop de minister mijn motie, waarin ik vroeg om de reiziger beter te informeren, heeft uitgevoerd. Hij heeft het gemeld aan TLS en de vervoerders. Zij lieten weten dit nu niet opportuun te vinden. Dan word ik toch wel een beetje boos. Dat is natuurlijk complete arrogantie. Ik vraag de minister indringend om mijn motie alsnog op zeer korte termijn uit te voeren. Dat is technisch gewoon mogelijk. Op deze manier kan het natuurlijk niet.

De markt staat intussen niet stil als het gaat om die incomplete transacties. Ik wil graag dat de minister een reactie geeft op het initiatief [www.vergetenuittechecken.nl](http://www.vergetenuittechecken.nl). De mensen achter deze site gaan reizigers een service bieden om hun geld terug te vorderen. Zij nemen de rompslomp van burgers over. De markt loopt kennelijk harder dan de overheid. Ik vraag de minister om TLS en de vervoerders in contact te brengen met dit initiatief. Dan schiet de uitvoering van mijn motie wellicht wat harder op, want ik ben dat getreuzel spuugzat en de reizigers ook, want zij betalen gewoon een te hoge rekening.

Ik heb nog een suggestie. Wat vindt de minister ervan om het borgbedrag van € 4 te reduceren tot € 2,50 of € 3? Gezien het feit dat vervoerders een half miljoen overhouden, pakt het wel erg gunstig uit voor de vervoerders als je uit blijft gaan van € 4. Ik zou die balans graag wat verschuiven in het voordeel van de reiziger. Een lagere borg is de beste garantie dat geld niet bij de vervoerders blijft hangen maar bij de reizigers blijft.

De **voorzitter**: U bent nu echt aan vijf minuten, dus nog één lange zin en dan afronden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil graag dat de minister toezegt dat het mogelijk wordt met een anonieme OV-chipkaart ook in aanmerking te komen voor allerlei voordelen die de vervoerders nu alleen bieden bij kaarten die niet anoniem zijn. Zij zeggen dat dit niet kan, maar het is technisch wel degelijk mogelijk. Verder sluit ik mij aan bij de opmerkingen over de visueel gehandicapten. Dat is ook zo'n punt dat steeds weer terugkomt en steeds niet wordt geregeld. Ik vraag de minister hoe het zit met mensen die na 9 uur met korting reizen. Iemand die voor 9 uur in Groningen incheckt en naar Amsterdam gaat, moet dan de volle prijs betalen. Kan het dan zo geregeld worden dat je vanaf Assen alsnog in aanmerking komt voor de korting? Omdat dat nu niet mogelijk is, betalen reizigers ook een te hoge prijs.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij zijn in principe voor de OV-chipkaart, zoals bijna de hele Kamer, denk ik, maar de problemen zijn nog steeds niet opgelost. Inderdaad is ooit de keuze gemaakt om het allemaal decentraal te regelen. Vanaf het begin is er geen strakke regie en geen uniformiteit. Wij vinden dat dit echt niet langer kan. Dat roepen wij al een paar jaar. Door de vorige portefeuillehouder, de staatssecretaris, is dat niet opgepakt. Wij hopen dat de minister en zijn opvolger dat nu wel gaan doen.

Wij praten al een tijd over het dubbele opstaptarief. Ik lees nu dat er een commissie wordt ingesteld, maar dat had allang opgelost moeten zijn. We moeten niet een commissie hebben, maar hard ingrijpen. Het in- en uitchecken per treinreis wordt onderzocht en binnenkort besproken.

Hoezo onderzocht? Gaan we het nu gewoon doen of niet? Als de NS het kan, waarom kan het dan niet bij andere vervoermaatschappijen? Waarom blijft de NS een ander afrekenstelsel gebruiken dan de andere vervoerders? Dat is een van de bronnen van ellende. Wij willen gewoon één systeem.

De opbrengstneutraliteit is nog steeds niet geregeld. Wij krijgen echt veel te veel klachten over forse prijsverhogingen. Wij weten best dat het over het totaal gaat, dus dat we niet bij elke klacht meteen angstig moeten worden, maar het checken daarvan duurt allemaal te lang. Wij vinden dat

de coulanceregeling, als iemand vergeet uit te checken, ook overal hetzelfde zou moeten zijn. De eerste keren dat dit gebeurt, zou men coulant moeten zijn. Als iemand blijft vergeten uit te checken, is het op een gegeven moment zijn eigen verantwoordelijkheid en dan moet je dat niet meer vergoeden, maar in het begin is het lastig voor mensen. De ANWB stelt terecht dat moet worden geregistreerd wanneer de apparatuur van TLS defect is, zodat iemand die daardoor niet kan uitchecken, op basis daarvan zijn geld kan terugkrijgen.

Ik geloof dat wij de enige partij zijn die nog iets aan privacy doet. De reisgegevens worden twee jaar vastgehouden. Wij vinden dat belachelijk lang. Zes tot acht weken is acceptabel, als het erom gaat te controleren of de afrekening klopt. Daarna moet er worden gewist. Je kunt de optie hebben dat iemand hierover per mail informatie krijgt, als hij deze nodig heeft als bewijsmateriaal voor de werkgever of voor een opgave van reiskosten voor de Belastingdienst, of dat de reisgegevens worden vastgehouden voor consumenten die daarvoor kiezen, maar bij alle anderen die daar niet voor kiezen, moeten deze na zes tot acht weken worden gewist. Wij vinden dit echt «big brother is watching you». Dat wordt weer gebruikt voor allerlei dingen die wij niet willen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Privacy is ook voor ons van groot belang. Het College bescherming persoonsgegevens zegt dat de vervoerders geen kaarten mogen introduceren die de een ten opzichte van de ander benadelen. Als je een anonieme kaart wilt, kom je bij veel vervoerbedrijven niet in aanmerking voor kortingsacties. Daarmee wordt de reiziger eigenlijk benadeeld, doordat de vervoerbedrijven zich gewoon niet aan de afspraken houden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het met u eens wat betreft het probleem van de anonieme kaart, maar als je een ouderen- of seniorenkorting zou willen hebben, moet je wel gegevens opgeven. Waarom willen mensen een anonieme kaart? Ik heb zelf een anonieme kaart, omdat ik het principieel onjuist vind dat commerciële bedrijven twee jaar lang mijn gegevens vasthouden. Als je ervoor zorgt dat die gegevens na zes tot acht weken worden gewist, is het probleem grotendeels opgelost, maar ik ben het met u eens dat er een ongelijkheid is ontstaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar ben ik blij om, want dan kunnen wij misschien stappen zetten op dit punt. Ik heb nog een vervolgvraag over 65-plussers die gebruik willen maken van een kortingskaart. Zij kunnen dat nu alleen maar met een niet-anonieme kaart. Ik heb eerder voorgesteld om een roze OV-chipkaart in te voeren, zodat duidelijk is dat het gaat om een kortingskaart voor ouderen. Daarover wordt ook gezegd dat men er niet aan wil. Ziet de VVD-fractie iets in dat idee?

De heer **Aptroot** (VVD): U hebt dat een tijdje geleden geopperd en toen hebben wij gezegd dat wij met u zoeken naar een manier om mensen op een gelijke manier te behandelen, ook financieel, en om al die gegevens niet vast te houden. Dit zou een oplossing kunnen zijn. Wat ons betreft is elke oplossing welkom.

Wij vinden de tijdelijke maatregelen voor visueel gehandicapten die er nu in twee steden zijn, prima. Deze zijn genomen op basis van een motie die ik heb ingediend. Wij vinden dat deze groep overal geholpen moet worden. Het grootste probleem van de OV-chipkaart vinden wij dat veel visueel gehandicapten niet meer zelfstandig kunnen reizen. Zij willen zelfstandig kunnen reizen, zonder dat zij overal geholpen moeten worden of mensen bij zich moeten hebben. Dat is het meest essentiële probleem. Ik heb de enorme pakken papier bekeken met de eindbeelden, maar dit zijn geen eindbeelden, omdat daarin helemaal niet wordt aangegeven hoe het in de toekomst is. Het zijn lijstjes van problemen waarover men het

eens is dat het een probleem is dat opgelost moet worden en waarbij men de intentie heeft om het op te lossen, maar je hebt er niets aan. Wij willen één duidelijk eindbeeld. Wat is er straks? Wanneer hebben we dat voor het hele ov, dus inclusief NS? Je moet niet de ene keer op het perron in- en uitchecken en de andere keer in het voertuig. Je moet niet hebben dat de poortjes soms dichtgaan en soms open blijven staan. Je moet niet op een station of ov-knooppunt verschillende procedures hebben voor verschillende vervoerders, terwijl andere wel zijn gesynchroniseerd. Dat zal nooit goed werken.

Wij vinden dat de ANWB een stevige brief, goed gemotiveerd, heeft gestuurd over het uit het overleg stappen. Wij vragen de minister om de regie te pakken en iedereen bij elkaar te roepen. Wij weten dat de bevoegdheden vooral decentraal liggen, maar wij hebben gezien dat deze minister kan doorpakken. Dat is met asfalt goed gelukt, en daar zijn wij ook heel blij mee, maar wij vragen hem om dat bij de OV-chipkaart ook te doen. Hij heeft misschien nog een week, dus er kan nog van alles gebeuren. Als hij hierbij net zo doortastend is, krijgen wij het nog goed voor elkaar bij dit dossier. Met anderen vinden wij dat wij moeten stoppen met de uitrol van de OV-chipkaart, in de zin dat het papieren vervoerbewijs in het Oosten wordt afgeschaft. Dat is niet omdat wij echt willen stoppen, maar omdat we nu een ultiem drukmiddel moeten gebruiken om iedereen te dwingen om aan tafel met de minister echt definitieve afspraken te maken en strakke regie te krijgen. Dat moet gebeuren omdat de NS nog afwijkende dingen heeft. De minister moet direct ingrijpen en de NS er bij sleuren. Dan komt het hopelijk nog in orde, maar het is eigenlijk al twee over twaalf.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Net als de heer Aptroot heb ik ook de eindbeeldstudies gelezen. Ik moet zeggen dat deze in mijn ogen niet zo zeer eindbeeldstudies waren als wel pijnbeeldstudies, omdat er vooral veel problemen in staan en weinig oplossingen. Daarom denk ik dat het goed is als er een aanscherping van komt. Ik hoor graag hoe de minister van die pijnbeeldstudies echte eindbeeldstudies wil maken. Ik haal er enkele punten uit. De minister stelt een commissie in om een structurele oplossing te zoeken voor het dubbele opstaptarief. Ik doe de minister de suggestie om de vervoerders te laten weten dat er per 1 februari 2011 nog maar één keer een opstaptarief mag worden geheven. Dat is technisch mogelijk, want dat gebeurt nu ook al bij de strippenkaarten. De vervoerders moeten dan zelf maar onderling uitvechten, uitdiscussiëren of uitonderhandelen hoe zij dit gaan verdelen.

De minister zou op dit dossier een strakkere regie kunnen en mogen voeren en de einddoelen moeten vaststellen, waarbij de uitvoering wordt gelaten aan de betrokkenen die echt verantwoordelijk zijn. Dat is eigenlijk net als bij het werk van een eenvoudig Kamerlid; de Kamer geeft de hoofdlijnen aan en de uitvoering is aan de minister.

De minister geeft in zijn brief van september aan dat de strippenkaart nog voor eind van dit jaar in grote delen van het land afgeschaft zal worden. Tijdens het vorige debat heeft mijn collega Mastwijk met de staatssecretaris besproken dat het verder afschaffen van een strippenkaart pas zou moeten worden doorgevoerd als de OV-chipkaart landelijk ingevoerd was. Dat is nog niet zo. De logica daarvan blijft echter overeind. Wat mijn fractie betreft zouden de strippenkaarten in Nijmegen bijvoorbeeld pas moeten worden afgeschaft als het ook mogelijk is om met de trein van Roermond naar Nijmegen te reizen, zonder dat er te veel betaald wordt en dus zonder een dubbel opstaptarief.

Hoe gaan wij de komende tijd om met het oosten? De heer Samsom en anderen vroegen dit ook al. Mijn fractie is voorstander van het uiteindelijk afschaffen van de strippenkaart. Dit kan alleen als de consument de OV-chipkaart praktisch, goed bruikbaar en breed toepasbaar kan inzetten. Er moeten nog verbeteringen plaatsvinden. Wij zien ook dat de regio het

graag wil. Dat moeten wij ook onderkennen. De betrokken organisaties hebben er vertrouwen in. In de praktijk knelt het nu. Kan de minister daarom in de komende tijd met de regio, met de consumenten en vervoerders daar, tot acceptabele oplossingen komen om de doelen te behalen? Graag ontvang ik een reactie van de minister. Kan de minister nog eens klip-en-klaar uitleggen welke criteria hij heeft om tot de conclusie te komen dat de strippenkaart uiteindelijk afgeschaft dient te worden?

Mijn fractie vraagt ook om aandacht voor de brief van de CG-Raad (Chronisch zieken en Gehandicaptenraad) en het Platform VG (Verstandelijke Gehandicapten). In deze brief wordt gevraagd, het openbaar vervoer toegankelijk te houden voor mensen met een beperking. Mensen met een beperking moeten net als iedereen en op dezelfde manier gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Wij voelen er niets voor om voor deze mensen allemaal verschillende regelingen te hebben. Het vervoer moet zo ingericht zijn dat zij er normaal gebruik van kunnen maken. In de overgang naar uiteindelijke oplossingen voelt mijn fractie wel voor de voorstellen die deze raad en het platform. Wij vragen de minister om een reactie hierop.

Ik heb nog een opmerking over de gegevensverwerker Trans Link Systems. Volgens de directeurs van die firma gaat het uitstekend met de chipkaart. Zij gunnen elkaar meer geld dan onze eigen minister-president. Dit soort beelden draagt niet bij aan een beter draagvlak voor de OV-chipkaart. Deze beelden dragen eerder ertoe bij dat het draagvlak nog dunner wordt dan de chipkaart zelf. Wij hebben hierover al eerder gesproken met de minister, namelijk bij het AO over FENS-gelden. Toen heeft de minister de duidelijke toezegging gedaan om dit op te pakken en te onderzoeken. Hij wilde eerst de feiten op tafel hebben en dan met een brief naar de Kamer komen. Mijn collega's die met moties schermen, wijs ik erop dat wij dit al afgekaart hebben. De minister heeft die brief reeds toegezegd op mijn verzoek. Ik deel echter de zorg van de SP en van andere partijen in dit kader. Wanneer komt die brief? De Kamer wil die heel graag snel ontvangen. Kan de minister daarom een datum hiervoor geven?

Mijn laatste opmerking gaat over het eindbeeld van de internationale reiziger. Het kan niet de bedoeling zijn dat een reiziger uit Hannover met de internationale trein in Amsterdam aankomt maar het perron niet kan verlaten, omdat hij geen OV-chipkaart heeft. Er komt echter goed nieuws van de burens. Vanuit de Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) komt het signaal dat die ook wil starten met de OV-chipkaart. De voorwaarde van de VDV is dat die kaart complementair is aan de Nederlandse kaart, want dan zijn verbindingen mogelijk. Dat is ook nodig. Is de minister bereid om deze uitgestoken hand aan te nemen?

De **voorzitter**: Wij zijn gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. De minister kan direct antwoorden. Per woordvoerder sta ik twee interrupties toe.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik begin direct met de beantwoording, want mij moet ook het nodige van het hart. Er is veel gebeurd rond de OV-chipkaart. De meeste Kamerleden hebben gerefereerd aan debatten in de laatste jaren, ook met mijn ambtsvoorganger, de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. De laatste zes maanden ben ik verantwoordelijk voor dit dossier. In de afgelopen weken is er veel gebeurd. Het is daarom zeer goed dat ik nog hierover kan spreken met de Kamer. Ik heb bovendien een paar aankondigingen.

Voordat ik inga op concrete vragen, stel ik allereerst de vraag: waar staan wij nu? Op zich is het begrijpelijk dat wij een aantal ingroeiproblemen hebben. Dat zie je bij iedere technologische sprong. Wij zitten nog in de invoeringsfase en het is onvermijdelijk dat wij daarin stuiten op een aantal

vervelende problemen. Wij moeten stevig zijn om die problemen op te lossen. Je kunt het vertrouwen in een nieuw systeem immers maar één keer winnen. Als je het verspeelt, kun je het later slechts met moeite terugwinnen. Je kunt het vertrouwen ook verknallen op het moment van de invoering. Daarom moeten wij er stevig bovenop zitten. Om die reden waardeer ik de kritiek op de dingen die nog niet goed gaan dan ook als positieve kritiek. Wij kunnen die goed gebruiken, want de kaart moet het alledaagse reizen niet moeilijker, maar juist gemakkelijker maken. Dit vergt een stevige en een stevigere aanpak.

Ik vat kort een aantal zaken bij de hoorns. Ik betreur het dat de ANWB uit het LCO (Landelijk Consumentenoverleg OV-chipkaart is gestapt, met name omdat de ANWB de belangen van de achterban daardoor niet meer daar kan inbrengen. De andere deelnemers aan het LCO hebben mij vanochtend laten weten, in gesprek te blijven over de invoering van de OV-chipkaart. Zij zeggen wel dat er nog de nodige knelpunten zijn. Oplossingen zijn op korte termijn nodig. Ik noem in dit kader de distributie. De aanvraagformulieren voor p-kaarten zijn voor mensen zonder internet moeilijk verkrijgbaar. Die situatie moet verbeteren en ik zal erop toezien dat dit snel wordt opgepakt.

Er wordt een pilot gestart voor een landelijke versie van de Viziriskaart. De CG-Raad was er voorstander van om behalve de blinden en slechtzienden ook andere houders van een OV-begeleiderskaart daarbij te betrekken. De overheden en bedrijven zijn bezig met de pilot voor blinden en slechtzienden. Ik zal de wens van de CG-Raad met kracht onder hun aandacht brengen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Komt de minister nog apart terug op de blinden en de slechtzienden? Voorzitter, als dit het geval is, wilt u dan bij mij geen streepje zetten zodat ik deze interruptie nog even tegoed houd?

Minister **Eurlings**: Ik kom daar inderdaad zo nog op terug. Het uitzetten van het nationaal vervoerbewijs in Oost-Nederland is mijn volgende onderwerp. Eerder dit jaar zijn Amsterdam en Rotterdam volledig overgestapt op de OV-chipkaart. Inmiddels staan meer overheden in de startblokken om diezelfde overstap te maken. Ik heb van vijf decentrale overheden een verzoek daartoe ontvangen. Ik heb de opmerkingen van de Kamer in dat verband gehoord. Ik heb respect voor de manier waarop de decentrale overheden hiermee bezig zijn. In het oosten van het land heeft er intensief contact met de consumentenorganisaties plaatsgevonden. Men probeert dit echt heel actief op te pakken en is dan ook een stuk op streek. De commissie-Kist heeft dan ook positief geoordeeld over het oosten van het land. Ik ga dadelijk op de concrete vragen in dit kader in. Ik vind het echter zelf een probleem dat het percentage incomplete transacties nog erg hoog is. Dit is een zorgpunt dat iedere keer weer tot ophef leidt en terugkomt in de discussies in het parlement. Zowel het gemiddelde in sommige gebieden daar als ook de uitschieters bij individuele vervoerders zijn erg hoog; beduidend hoger dan in Amsterdam en Rotterdam op het moment van de omschakeling. Verder is er voor twee overheden een negatief consumentenadvies uitgebracht. Ik hecht er zeer aan dat de consumenten de overgang van strip naar chip steunen en met een verzoek tot uitzetten kunnen instemmen. Ik zal de provincies en stadsregio's vragen om de consumenten mee te nemen en om te laten zien dat technische onvolkomenheden aangepakt worden. Ik wil namelijk dat het percentage incomplete transacties in de komende tijd daalt. Ik weet dat men daarvoor in de regio Oost-Nederland erg zijn best doet, maar ik wil het nu ook zien. Wij moeten in de praktijk zien dat dit percentage daalt. Ik heb er vertrouwen in dat dit kan en dat het gaat gebeuren. Meten is wat dat betreft echter weten. Ik zal daarom de bestuurders in de regio vragen nog even de punten op de i te zetten. In Amsterdam is het ook zo gebeurd. In de uitwisseling met



Amsterdam hebben mijn ambtsvoorganger en ik ook gevraagd om nog even de punten op de i te zeggen en erop aangedrongen dat het percentage incomplete transacties omlaag moet. Wij hebben nog even extra tijd genomen en toen was het moment daar om het te doen. Met enkele decentrale bestuurders heb ik reeds contact hierover gehad. Die decentrale bestuurders zien ook in dat het percentage incomplete transacties verder omlaag moet. Het percentage is nu namelijk erg hoog. Dat is ook mijn eigen opinie. Ik kan dus instemmen met het gevoelen van de Kamer dat wij daar extra tijd voor moeten nemen. De overheden en de consumentenorganisaties moeten er nu dus vol tegenaan. Zij moeten vol aan de bak om de komende maanden het percentage incomplete transacties in die regio naar beneden te krijgen.

De heer **Samsom** (PvdA): De minister hangt het nu alleen op aan de incomplete transacties, maar ik begrijp dat hij nog niet helemaal klaar is. Dan wacht ik even met mijn interruptie.

Minister **Eurlings**: Wij moeten de ambitie hebben om snel verbeteringen te bereiken. Daarom stel ik in plaats van 18 november een nieuwe richtdatum voor, namelijk 1 februari 2011. Dat is tweeënhalve maand extra tijd. Mijn ambtsopvolger zal dan over tweeënhalve maand met de Kamer het besluit moeten nemen. Ik heb er vertrouwen in dat tegen die tijd het percentage incomplete transacties behoorlijk is gedaald. Ik wil het echter wel ook zien! Ook de technische onvolkomenheden moeten dan beter onder de knie zijn. De heer Samsom refereerde terecht daaraan. Wij moeten ook in dat verband significante verbetering zien. Het bijkomend voordeel van die tweeënhalve maand extra tijd is dat de trein van Roermond richting Nijmegen aangetakt zal zijn op het nieuwe systeem. De heer Samsom en de heer De Rouwe noemden dit ook. Daarmee komen wij ook voor een gedeelte tegemoet aan de kritiek van de consumentenorganisaties. Het gaat dus om een beetje extra tijd om de puntjes op de i te zetten. Het uitzetten van het nationaal vervoersbewijs kun je maar één keer doen. Net als destijds bij Amsterdam wil ik ook nu meer tijd nemen in het oosten van Nederland. Dat is legitiem. Als je het percentage incomplete transacties vergelijkt, is dit nu op veel plekken beduidend hoger dan in Amsterdam en Rotterdam op het moment van het uitzetten van het nationaal vervoerbewijs.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het is goed en plezierig nieuws dat de minister dit naar zich toe trekt of in ieder geval naar het Rijk toe trekt. Het overlegplatform voor regionale overheden is weggefallen en daardoor ontstaat er een soort vacuüm. Ik vind het van belang dat nergens concrete aanbevelingen zijn geformuleerd. Dat was ook een gemis in de eindbeeldstudies die wij gehad hebben. Kan ik ervan op aan dat de minister de door de Kamer genoemde punten vrij hard zal formuleren en mee zal geven als keiharde doelen die gerealiseerd moeten zijn voor het definitieve groene licht op 1 februari? Die datum lijkt mij heel plezierig. Als de minister er behoefte aan heeft, kunnen wij die punten ook in moties vastleggen. Ik doe dat liever niet, maar als het moet, dan kan het.

Minister **Eurlings**: Ik zal dit zeker doorgeven. Ik heb op mijn manier geprobeerd om de technische onvolkomenheden en het percentage incomplete transacties te verhelpen. Bovendien moet de belangrijke verbinding tussen Roermond en Nijmegen aan het nieuwe systeem aanhechten. Ik ben het eens met de heer Slob. Zijn opvatting is ook mijn lijn. Ik zal de andere punten ook doorgeven. Vanzelfsprekend zal er een goede uitwisseling met de Kamer zijn, zodat wij over tweeënhalve maand met een ruime Kamermeerderheid het besluit tot groen licht kunnen nemen. Dit is geen desavouering van wiens inspanning dan ook. Ik heb echt respect voor de bestuurders in het oosten van het land, die heel

intensief contact onderhouden met de consumentenorganisaties. Juist omdat men er zo hard aan werkt, is het zinnig om dit proces nog tweeënhalve maand de tijd te geven. Ik ben er namelijk van overtuigd dat wij over tweeënhalve maand behoorlijk betere cijfers kunnen presenteren.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben content met het feit dat de minister extra tijd neemt om naar de problemen te kijken. Ik heb wel een probleem met de definitie van een goed percentage incomplete transacties. De minister zal daarop terugkomen. Ik wil echter graag de richting van het percentage doelen weten. Daarnaast is er nog een aantal andere problemen, zoals het feit dat je vooral bij regionale spoorbedrijven niet overal met de OV-chipkaart kunt inchecken. Bovendien zijn er de dubbele instaptarieven. De mensen worden straks verplicht om de OV-chipkaart te gebruiken en worden dus daarmee geconfronteerd. Kan de minister hierop reageren?

Minister **Eurlings**: Ik kom straks uit-en-te-na op het dubbele opstaptarief terug. Als wij extra tijd nemen, hebben wij wat betreft de verkniptheid van de systemen het voordeel dat Veolia is aangetakt. Syntus is stevig aan het investeren. Dat is prima. Bij Connexxion kan het nog enige tijd duren. Ik jaag erachter aan. Op het eind meld ik in dit verband nog een nieuw initiatief waarvan ik veel verwacht. Als wij op de aansluiting van de allerlaatste vervoerder wachten, gaat het heel lang duren. Dan is de druk van het proces. Daar scheiden onze wegen wellicht een beetje. Ik heb dus een ander inzicht dan de heer Bashir. Als wij op 1 februari vaststellen dat er behoorlijk lagere percentages aan incomplete transacties zijn, dat de technische onvolkomenheden aangepakt zijn en Veolia aangetakt is, dan vind ik het verantwoord om het licht op groen te zetten. Een meerderheid van de Kamer sprak ook met die klankkleur, maar het is dadelijk aan de Kamer om ernaar te kijken, samen met mijn opvolger. De Kamer krijgt de gegevens straks. Het is moeilijk om een bepaald percentage te noemen, omdat iedere vervoerder momenteel een totaal andere uitgangspositie en problematiek heeft. Als je nu één percentage noemt, is dat voor de ene vervoerder totaal zonder ambitie, terwijl het voor de andere bijna onhaalbaar is. Ik wil dat die percentages omlaag gaan en dat wij minstens een met Rotterdam of Amsterdam vergelijkbaar percentage hebben. Daar gaat het mij om. Nu zitten wij er in die regio behoorlijk boven.

De heer **Bashir** (SP): Een met Amsterdam vergelijkbaar percentage is meer dan wat de minister net zei. De minister zegt dat wij op 1 februari de stap in die heel grote regio zullen zetten. Ik wil ook dan nog steeds de garantie hebben dat de dubbele opstaptarieven verdwenen zijn en de laatste vervoerder dus ook overstapt op de OV-chipkaart. Bovendien was het de afspraak tussen de Kamer en de regering dat de gemiddelde reiziger er niet op achteruit zal gaan. Die mag echt niet meer gaan betalen.

Minister **Eurlings**: De commissie-Kist heeft positief geadviseerd over het oosten van het land. Er zal dus geen geld aan worden overgehouden: er is opbrengstneutraliteit. Ik kom er zo nog op terug, maar ik ben tegen een dubbel opstaptarief. Dat heb ik vanaf mijn eerste debat over de OV-chipkaart helder gezegd. Dat kan niet. Het is technisch echter nog een hele tour de force. Wij hebben daarvoor immers de medewerking van tal van partijen nodig. Het papieren kaartje in de trein blijft dus in de lucht, zolang dit niet is opgelost. Als mensen een overstap hebben, waarvoor ze dubbel zouden moeten betalen, kunnen zij gewoon met de papieren kaart blijven reizen in de trein. Ik ga er echter maximale druk op zetten. Ik kom zo echt nog terug op dit onderwerp. Ik wil de dingen niet dubbel vertellen.

De heer **Samsom** (PvdA): Gelukkig is één vraag beantwoord. Het richtpercentage is dus het percentage dat Amsterdam en Rotterdam vertoonden op de dag van de omschakeling. Dat is nog wel een klus, maar

de minister heeft er vertrouwen in dat dit gaat lukken. Ik heb nog niet gehoord of Viziris voor iedereen toegankelijk is in het gebied waar gereisd wordt. Ik ga ervan uit dat dit goed begrepen is. Wij moeten eerlijk zijn. Als wij op 1 februari omschakelen of de strippenkaart uitzetten, zoals het heet, werkt er dus één vervoerder, namelijk Connexxion, en wellicht zelfs twee, nog steeds met papieren kaartjes. Dat is een ingewikkelde afweging, maar het nadeel van nog langer doorgaan met twee systemen naast elkaar is nog meer onduidelijkheid en verslapping van de urgentie. Dat is voor mij ook belangrijk. De afweging is dus moeilijk. Wij moeten er eerlijk over zijn dat het op 1 februari niet perfect is. Is het dan goed genoeg? Dat zullen wij in de tweede termijn bepalen. Mijn beeld is nu scherp. Kan de minister antwoord geven op de Viziris-vraag? Is het rijden voor gehandicapten en slechtzienden ook in Oost-Nederland op orde zodra wij de strippenkaart afschaffen?

Minister **Eurlings**: Ja, dat is dan in orde. Dat is helder. Dit is een belangrijk punt. Ik had het niet genoemd, maar dit is ook een van de argumenten om het nu uit te stellen. Wij moeten namelijk eerst de punten op de i zetten. De heer Samsom schetst een terecht beeld van waar wij in februari staan. Dat heeft hij scherp gezien en goed verwoord. Ik benadruk echter wel dat ik nu geen besluit neem om dit op 1 februari te doen. Ik zeg: wij richten ons hierop. Het is aan de Kamer en mijn opvolger om over tweeënhalve maand het definitieve besluit te nemen. Ik ga uit van percentages vergelijkbaar met die in Amsterdam en Rotterdam, alhoewel die ook een beetje uit elkaar lagen. Het is aan de Kamer en mijn opvolger om te bezien of de gemaakte beweging voldoende is om de Kamer ervan te overtuigen dat dit zo stevig door zal gaan dat je uiteindelijk echt heel laag uitkomt. Er moet een helder beeld zijn van waar wij nu staan en waar wij over tweeënhalve maand zullen staan. Uiteindelijk zal het daarom gaan. Het is werk in uitvoering. Dit is een goede middenweg en ik dank de Kamer voor de reactie hierop.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is mooi dat er gekeken wordt naar Oost-Nederland in verband met de problemen met de OV-chipkaart, de incomplete transacties en Viziris. Het is goed dat de strippenkaart daar iets later wordt afgeschaft. De minister gaat vol aan de bak en vindt dat de percentages omlaag moeten. Naar welk getal moeten die dan omlaag? Het gaat nu nog om tienduizenden incomplete transacties per week. Wij hebben tienduizend klachten over de OV-chipkaart binnengekregen op onze eigen site. Hoe gaat de minister het praktisch aanpakken? Verbeteren wij de terugbetaling? Krijgen mensen bericht? Doen wij daar iets aan? Op dit moment loopt het gewoon spaak en betalen de reizigers de rekening.

Minister **Eurlings**: Ik ben het met mevrouw Van Gent eens en kom zo op haar opmerkingen terug, als dat mag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil weten hoe het zit met dat percentage. De minister zegt dat de incomplete transacties in Oost-Nederland moeten dalen. Hoe en naar wat? Anders is dit te veel peptalk en worden daaraan te weinig praktische consequenties verbonden. Wij moeten dit kunnen checken, ook bij de opvolger van de minister.

Minister **Eurlings**: Ik snap de vragen en ik zal mijn reactie anders opbouwen zodat ik niet te lang blijf hangen. Laat ik tot de kern van mijn repliek komen. Na zes maanden verantwoordelijkheid op dit dossier vind ik dat er echt te weinig regie is. Naar mijn mening is dit niet goed opgezet. Te veel mensen zijn een beetje verantwoordelijk en bijna niemand is echt verantwoordelijk. Dat is zorgwekkend en dat meen ik oprecht. In mijn laatste week als minister wil ik een stevige poging doen om de regie te

versterken. Dat is echt nodig in het belang van de vervoerders, van de Kamer en van mij als politicusbestuurder, maar bovenal in het belang van de consument. Ik stel daarom een commissie in die met voorstellen moet komen voor een nieuwe landelijke organisatiestructuur. In die organisatiestructuur moet de strakke regie veel meer ingebed zijn. Daarnaast zal de commissie ook kijken naar een structurele rol van TLS bij het betrouwbaar functioneren van de OV-chipkaart in de toekomst. Een goed functionerend TLS is van cruciaal belang. Dit moet beter worden afgezekerd. De voorstellen voor een nieuwe organisatiestructuur zullen ook gebruikt worden om op landelijk niveau betere afspraken te maken over tarieven en distributie. De tijdelijke structuur moet nu worden opgevolgd door een goede, strakke landelijke structuur.

De commissie zal ook kijken naar het dubbele opstaptarief. Ik ben van mening dat een dubbel opstaptarief niet kan. Wij zitten echter met technische complicaties. De specialisten van de vervoerders zeggen dat voor de oplossing daarvan anderhalf jaar nodig is. Vervolgens komen er weer tariefdiscussies. Ik kan dit nu niet afdwingen door de gekozen structuur. Ik geef de commissie de opdracht om dat dubbele opstaptarief te voorkomen en uit te zoeken hoe dit zo snel mogelijk kan. Na de jarenlange discussies over de regierol en zeker na alle ophef van de laatste weken is het voor de geloofwaardigheid van de OV-chipkaart cruciaal dat de regie wordt versterkt. Wij moeten dus echt een landelijke organisatiestructuur krijgen waarin dit is ingebed. Dit is een pittige opdracht en die vergt een stevige voorzitter. Ik ben heel blij te kunnen meedelen dat de heer Gerd Leers deze opdracht op zich zal nemen. Hij is zeer gemotiveerd om met goede resultaten te komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Leers krijgt misschien nog een andere roeping, maar goed. Dit is niet helemaal het antwoord op mijn vraag, zoals ook een beetje aan mijn gezicht te zien is. Ik vind die commissie leuk, maar wat schiet de reiziger daar op korte termijn mee op? Dat is mijn grote probleem. Wij praten nu niet voor het eerst over het dubbele opstaptarief, de distributie en de incomplete transacties. Er is zelfs een aangenomen motie in dit kader, maar de vervoersbedrijven hebben daar gewoon maling aan. De minister kan in zijn laatste week een commissie instellen, maar hij kan ook nog wel wat meer doen. Hij heeft zich namelijk met een kluitje in het riet laten sturen met betrekking tot die incomplete transacties. Wat kan de reiziger op dit moment concreet van minister Eurlings, at your service, verwachten? Ik heb heel goed gekeken zaterdag en daarom doe ik de minister nu na.

Minister **Eurlings**: Mevrouw Van Gent spreekt passioneel. Dat ligt mij ook. Ik heb vanochtend de Paul Nouwen Award mogen uitreiken aan Peter Elverding voor het voorzitterschap van zijn commissie over de versnelling van de aanleg van infrastructuur. Mevrouw Van Gent kent mij niet als een minister die een commissie instelt om een commissie in te stellen en er vervolgens niets mee te doen. Ik ben van mening dat die regie er nu moet worden ingebracht door een nieuwe organisatiestructuur. De regie is te gering. Wij zitten samen in een heel moeilijke positie. Wij willen van alles, maar wij hebben altijd de medewerking van alles en iedereen nodig. Anders gebeurt het niet. Dit moet strakker. Anders houden wij jarenlang dit soort discussies. Wij kunnen er nu beter één keer fundamenteel naar kijken. Dan kunnen de Kamer en de minister van Verkeer fundamentele knopen doorhakken. Dit verwacht ik hiervan.

Mensen zullen niet gedwongen worden om een dubbel opstaptarief van trein naar trein te betalen. Dat zit nu wel in het systeem, maar ik wil dat niet hebben. Het papieren kaartje blijft daarom in de trein totdat de OV-chipkaart geen dubbel opstaptarief meer kent. Mensen die dus van Swalmen, boven Roermond, naar het mooie Valkenburg aan de Geul reizen, kopen gewoon een papieren kaartje. Met de OV-chipkaart betalen

zij in dat geval anders drie keer een opstarttarief en dat vind ik echt onacceptabel. De commissie-Leers heeft de opdracht om te bekijken hoe deze verandering in het chipkaartsysteem technisch zo snel mogelijk kan worden doorgevoerd. Anderhalf jaar is heel erg lang voor een technische aanpassing. Dat is te lang. Nu gaan wij diep erin om te kijken of en hoe het sneller kan. De heer Leers is geen doetje; hij begint hieraan met overtuiging. Er komt nu een nieuwe parlementaire periode. Als wij willen voorkomen dat dit debat zich herhaalt en de Kamer iedere keer boos en teleurgesteld is, is die fundamentele kijk naar een nieuwe organisatiestructuur hard nodig. Dit is de manier om de regie te versterken. Ik ben blij dat ik dit nog in gang kan zetten. Na zes maanden met dit dossier gewerkt te hebben, zeg ik: dit is hard nodig!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik gebruik mijn tweede interruptie, want ik krijg een incompleet antwoord. De minister accepteert het dubbele opstarttarief niet. Hij verbindt dit echter ook weer aan de commissie. Het gaat er mij om dat er zeer vele incomplete transacties plaatsvinden. De vervoersbedrijven steken tonnen in hun zakken omdat de restitutie niet soepel genoeg plaatsvindt. Er zijn handreikingen gedaan, zodat dit wel kan. Wij kaarten dit niet voor het eerst aan. De minister moet dit gewoon regelen; hij moet dit zeer serieus en indringend met de vervoersmaatschappijen bespreken, net als het dubbele opstarttarief. De minister doet dat echter niet; hij komt met een commissie. Op de langere termijn hebben wij daar iets aan, maar ook op korte termijn moet een aantal problemen voor de reizigers opgelost worden.

Minister **Eurlings**: Als ik gewoon mijn verhaal had kunnen houden, had mevrouw Van Gent allang een antwoord op haar vraag gehad. Ik zeg dit in alle vriendelijkheid. Ik kom niet door mijn verhaal, omdat ik iedere keer direct gevraagd word. Dat hoort erbij, maar ik heb al twee keer gezegd dat ik terugkom op de incomplete transacties, op het coulancebeleid en op het dubbele opstarttarief. Mevrouw Van Gent, heb vertrouwen erin! «Ut kump good», zeggen wij bij ons thuis.

De **voorzitter**: De minister zal er nog op terugkomen, want mevrouw Van Gent wil hierop een antwoord hebben.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is verstandiger als de minister eerst zijn verhaal afmaakt. Ik zie dus af van mijn interruptie.

Minister **Eurlings**: Dan ga ik nu in op de incomplete transacties en het coulancebeleid. Er is al vaak gesproken over de mensen die na hun tram-, bus- of metroreis vergeten uit te checken. In dat geval wordt er € 4 van hun kaart afgeschreven. De vervoerders nemen maatregelen om reizigers te helpen het uitchecken niet te vergeten, zoals omroepberichten. Ik neem vaak de tram in Den Haag en hoor die oproep ongeveer om de twee haltes. De reiziger kan bovendien, zeker in de gewenningsperiode, het geld terugvragen bij de vervoerder. Vervoerders hebben een zogenaamd coulancebeleid. Ik ben echter van mening dat het coulancebeleid niet overal goed is geregeld. Reizigers moeten soms te veel moeite doen om het te veel betaalde geld terug te krijgen. Ik ben het dus ermee eens dat die coulanceregeling verbeterd moet worden. Ik heb de vervoerders daarom laten weten dat zij alles in het werk moeten stellen om de reizigers duidelijker te informeren en een ruimhartig en klantvriendelijk coulancebeleid te hanteren. Ik zal daarop toezien. Aan de Kamer zal worden gerapporteerd hoe zich dit op korte termijn ontwikkelt. Naast het coulancebeleid moet ook de bron worden aangepakt. Het aantal incomplete transacties moet en kan worden beperkt. Ik heb de sector aangesproken, maatregelen te treffen om het percentage verder omlaag te brengen. Ik heb zojuist met betrekking tot het oosten van het land ook

nadrukkelijk gezegd dat ik het percentage te hoog vind om het nationaal vervoerbewijs uit te zetten. De ontwikkelingen in dit verband moeten scherp worden gevolgd.

Verder heb ik bij de vervoerders erop aangedrongen dat zij erop toezien dat eventueel overgebleven geld als gevolg van die incomplete transacties aan aanvullende maatregelen wordt besteed die de reiziger ten goede komen. Tot mijn genoegen heeft het GVB in Amsterdam aangegeven dat het overgebleven geld ten goede komt aan het openbaar vervoer. Ik verwacht dat alle vervoerders dit voorbeeld zullen volgen. Er mag geen euro worden verdiend aan incomplete transacties.

Ik ben blij dat de Kamer zo kritisch is. Wij moeten de druk maximaal maken. Dat is hard nodig. Mevrouw Van Gent stelde een handig systeem via internet voor. Zij heeft gezegd dat de vervoerders dit systeem nu niet opportuun vonden. Ik laat het daar niet bij zitten en voer de druk nu maximaal op om toch tot zo'n systeem te komen en geef daarbij aan, hoe het wel kan. Ik laat dit dus niet los. Ik vond het een goed voorstel. Anders had ik niet zo gereageerd. Ik heb gemeld dat ik zo snel als mogelijk daarover zal berichten. Ik heb tegen de vervoerbedrijven gezegd dat ik het niet bij dat antwoord laat zitten. Ik wil de diepte in en wil precies en concreet weten waarom dat niet zou kunnen; ik geloof het namelijk niet en daarom wil ik weten hoe dit wel kan. Daarover ontvangt de Kamer op korte termijn een bericht. Wij laten dit niet los.

De **voorzitter**: Kan de minister een concrete termijn noemen bij deze op zich vrij concrete toezegging?

Minister **Eurlings**: Binnen een maand krijgt de Kamer hierop een reactie. Het dubbele opstaptarief is niet acceptabel. Ik kan niet helderder zijn: het is niet acceptabel. Die lijn heb ik al in mijn eerste debat over de OV-chipkaart getrokken, minder dan een halfjaar geleden. De commissie-Leers zal nagaan hoe dit technisch zo snel mogelijk kan worden opgelost in het OV-chipkaartsysteem. Totdat dit opgelost is, zal het papieren kaartje in de trein blijven. Geen enkele treinreiziger zal dus gedwongen worden om een dubbel opstaptarief te betalen. Dat is heel belangrijk. Daarom benadruk ik dit nogmaals helder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben net gesproken over het uitzetten van het nationaal vervoerbewijs richting het oosten. De minister heeft in dat kader een aantal voorwaarden opgesomd. Kan het volgende ook een voorwaarde zijn: als het probleem met het dubbele opstaptarief niet is opgelost, dan volgt er ook geen uitschakeling van de strippenkaart?

Minister **Eurlings**: In principe is dat een goede lijn, maar het probleem zit tussen trein en trein. Tussen de regionale bus en het regionale OV is er geen probleem. Vroeger was dit niet. Toen bestond er slechts één treinkaartje. Ik geef heldere voorbeelden, want die maken het probleem inzichtelijk. Als je met Veolia van Swalmen naar Roermond rijdt, stap je daarna over op de NS-trein naar Maastricht en vervolgens weer op Veolia naar Valkenburg aan de Geul. Nu koop je daarvoor gewoon één kaartje en betaal je dus één tarief. Straks moet je drie keer een opstaptarief betalen, in Swalmen, in Roermond en nog eens in Maastricht. Daar zit het probleem. Bij de strippenkaart speelt dit geen rol, maar dus wel tussen de treinen. Het papieren treinkaartje blijft daarom in gebruik totdat dit is opgelost. Als ik in de toekomst als gelukkige chipkaartgebruiker met de trein van Swalmen naar Valkenburg aan de Geul reis, koop ik het papieren kaartje als dit nog niet is opgelost. Dit mag niet te lang duren, want het dubbele opstaptarief raakt aan de geloofwaardigheid van dit systeem. Het creëert heel veel onvrede. Daarom zet ik de commissie-Leers erop. Die moet bekijken hoe dit sneller kan worden opgelost. Anderhalf jaar is akelig lang.



De heer **De Rouwe** (CDA): Het is prima dat er één persoon wordt aangewezen die de autoriteit heeft om hierop extra te letten. Het probleem van het dubbele opstaptarief moet ook bij hem neergelegd worden. Deze nieuwe commissie moet een rechtstreekse lijn hebben met het ministerie en duidelijke bevoegdheden hebben om stevig op te treden. De minister en de heer Leers hebben vast wel elkaars mobiele nummer, daarover maak ik mij geen zorgen. Welke kracht kan de minister deze nieuwe persoon meegeven om dingen af te dwingen? Het probleem is dat heel veel verantwoordelijkheden niet bij de Kamer liggen, maar dat er wel heel veel problemen op dit bordje komen. Kan de minister hier nog iets over zeggen?

Minister **Eurlings**: Dit is inderdaad precies het dilemma. Ik ben van mening dat dit vanaf het begin af aan anders had moeten worden opgezet. Ik heb echter respect voor iedereen die goed werk doet in dit kluwen van OV-chipkaartbeslissingen. Het was beter geweest als de regie van het begin af aan strakker was geweest. Nu is de vraag: hoe kunnen wij halverwege de regie versterken. Voor die regie zijn wij afhankelijk van de medewerking van tal van partijen in dit spel. Ik ben echter hoopvol gestemd dat dit ons gaat lukken. Elk nadeel heeft inderdaad een voordeel. Iedereen voelt de druk omdat er zo veel publieke en politieke discussie is. De Kamer heeft terecht tal van aanmerkingen op een systeem dat eigenlijk zo kansrijk is en mooi kan worden. Laten wij die druk nu gebruiken om de commissie-Leers vol de wind in de zeilen te geven. Als die met goede aanbevelingen komt, laten wij dan ook maximale kracht genereren om iedereen die aanbevelingen te laten accepteren. Dit is echt een belangrijk moment. Andere regio's in dit land, waar tal van vervoerssystemen en vervoerders door elkaar heen functioneren, willen ook op de OV-chipkaart overgaan. Laten wij daarom nu, halverwege het invoeringstraject, de zaak strak trekken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het is terecht dat er aandacht wordt besteed aan het dubbele opstaptarief dat in bepaalde gedeeltes van ons land een rol speelt. Voor de mensen daar is het van groot belang dat dit opgelost wordt. Ik heb echter de indruk dat het vooral een softwareprobleem is tussen de verschillende vervoerders. Anderhalf jaar om dat op te lossen is heel lang, maar wij kennen een ander product, C2000, waarbij jarenlang met software is gerommeld. Ik hoop niet dat dit een voorbode is. Het is echter van belang, en niet alleen voor de gebieden in het noorden, oosten en zuiden van het land, dat er maar één keer in- en uitgecheckt wordt. Dat punt moeten wij meenemen. Als wij over anderhalve maand de voorstellen krijgen, moet dit in het eindbeeld zitten. Daar moeten handtekeningen onder gezet kunnen worden, want daar hebben reizigers iets aan. Het enorme probleem van te veel betalen en niet meer terug kunnen krijgen kun je daarmee ook voor een groot gedeelte tackelen.

Minister **Eurlings**: Ik zeg onmiddellijk toe dat ik dit zal meegeven aan de commissie-Leers.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Meegeven is mooi. Vindt de minister ook dat dit in het eindbeeld moet zitten dat wij over anderhalve maand krijgen?

Minister **Eurlings**: Zeker. Ik geef dingen niet mee om die zomaar te onderzoeken. Ik stuur de commissie-Leers op pad omdat ik op die punten resultaat wil bereiken. Dat zei ik zojuist ook al tegen mevrouw Van Gent.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dit is een keihard punt dat in het eindresultaat terecht moet komen, net als de zaken die wij voor de blinden, de slechtzienden en de mensen met beperkingen willen regelen.

Minister **Eurlings**: Ja.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb goed geluisterd naar wat de minister met deze commissie van plan is. Gaan wij eigenlijk nog steeds met dezelfde regiegroep door, maar geven wij het beestje een andere naam? Kan de minister duidelijk toezeggen dat niet commissievoorzitter Leers straks verantwoordelijk wordt voor de OV-chipkaart, maar de minister zelf? Hoe de minister het met de heer Leers uitpluist, moet hij zelf weten. Er moet echter een duidelijke toezegging komen dat het kabinet zijn verantwoordelijkheid niet ontduikt.

De **voorzitter**: Deze vraag is al in verschillende varianten gesteld. Kan de minister kort antwoorden en dan doorgaan met zijn betoog? Dan kunnen wij op tijd afronden.

Minister **Eurlings**: De commissie-Leers is een volstrekt onafhankelijke commissie die eigenstandig tot haar oordelen en aanbevelingen komt over hoe het verder moet. De Kamer is er straks zelf bij om de resultaten te beoordelen. Het doel van de commissie is een strakke regie. Het is niet zomaar een commissie; wij geven het beestje niet even een andere naam. Als het resultaat er is, zal de Kamer moeten beoordelen of het overtuigend genoeg is. De partijen in het land zullen het daarna moeten accepteren. Dan moet er helderheid komen. Ik ben er een voorstander van om die discussie in alle openheid te voeren. Laten wij de negativiteit en de zorgen maximaal gebruiken om de druk op te bouwen en om dadelijk iedere partij in de meer strakke organisatiestructuur en -cultuur te doen instappen. Dat is echt nodig. Ik spreek hier niet licht over: dit is heldere taal. De OV-chipkaart is een systeem met een prachtige potentie, maar ik ben van mening dat het beter was geweest als wij aan het begin van het proces een strakkere regie hadden gevoerd. Nu moeten wij dit halverwege doen. Dat is niet gemakkelijk, maar wel nodig. Wij moeten dit doen slagen.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben het eens met de minister dat wij de regie vanaf het begin goed hadden moeten organiseren. Nu doen wij dat halverwege. Het komt er dus op neer dat wij niet goed genoeg doorpakken. Nu komt er weer een nieuwe commissie die niet onder de verantwoordelijkheid van de minister valt, want ze is nog steeds onafhankelijk. Wij gaan dus door op de oude voet. Pak goed door, is mijn advies, want het gaat hier om kwaliteit, uniformiteit en transparantie waarop democratische controle uitgeoefend moet worden. De minister moet daarvoor verantwoordelijk zijn.

De **voorzitter**: Dat was geen vraag, maar een belangrijk statement van de SP-fractie. Wil de minister afronden?

Minister **Eurlings**: Ik snap de vraag van de heer Bashir. Het is ook een beetje het gevoel: eerst zien en dan geloven. Ik kreeg ongeveer dezelfde vragen toen ik de commissie-Elverding instelde. Toen werd ook gezegd: ja, het zal wel, waarom weer een commissie. De lijn is helder. De richting wordt politiek aangegeven. Dat heeft de Kamer gedaan en dat heb ik hier gedaan. Ik ga niet zonder een eigen richting die commissie instellen; ik geef haar een gericht doel mee. Vervolgens moet zij kijken hoe het gerealiseerd kan worden. Dat is ook nodig, want wij kunnen hier heel boos zijn en ons opwinden, maar aan opwinding en emotie hebben wij niet zo veel. Wij zullen nu echt de zaak naar onze hand moeten zetten en strakker moeten gaan trekken. Ik bespeur dat men in «ov-land», ook juist doordat het niet zo gemakkelijk gaat, als ik het zo mag zeggen, meer en meer geneigd is om een strakkere regie te accepteren. Laten wij dit momentum gebruiken. De commissie gaat de komende maanden stevig

aan het werk. Zij is onafhankelijk van alle partijen met hun belangen in het spel, maar ze heeft wel een duidelijke politieke richting meegekregen van mij, maar ook van de Kamer vandaag, want ik denk dat de leden heel helder zijn over de richting die wij moeten volgen.

Ik zou nog terugkomen op de kostenneutraliteit. Bijna iedere woordvoerder heeft hierover gesproken. De gemiddelde reiziger mag er niet op achteruit gaan; staat dat punt nog steeds, werd mij gevraagd. Ja, absoluut, dat punt staat en het blijft een hard criterium. De commissie-Kist blijft in iedere regio onderzoeken of de reizigers er gemiddeld niet op achteruit gaan. Uit het rapport over Arnhem-Nijmegen blijkt dat de reizigers er gemiddeld genomen niet meer gaan betalen, dus opbrengst-neutraal. Ik heb de Kamer daarover nog niet bericht omdat ik nog geen besluit had genomen over het uitzetten van het vervoerbewijs. Ik heb net gezegd dat ik proces dit tweeënhalf maand meer de tijd wil geven. Over de bevindingen in het rapport zal later zeker worden gediscussieerd zoals in iedere regio is gebeurd waar het vervoerbewijs is uitgeschakeld. Dit komt dus pas over tweeënhalf maand als mijn opvolger dan zou besluiten u voor te stellen om het vervoerbewijs op 1 februari uit te zetten. De heer De Rouwe sprak over pijnbeeldstudies in plaats van eindbeeldstudies en vroeg hoe wij die gaan aanpakken. De studies worden uitgevoerd samen met alle betrokkenen. De rapporten geven zicht op de problematiek. Met het Landelijk Consumentenoverleg wordt besproken hoe de studies worden geïmplementeerd. Op die manier behoor ik zicht te houden op het bereiken van oplossingen. Het hoofdpunt van de heer De Rouwe is natuurlijk: wij zijn goed bezig met elkaar, maar de pijn blijft te lang. De vraag is hoe wij sneller tot oplossingen kunnen komen. Dat is de quintessence van mijn betoog vandaag: wij hebben een strakkere regie nodig. Toen ik dit dossier overnam, heb ik op een gegeven moment de tijd genomen om heel wat debatten van de afgelopen jaren terug te lezen. Ik heb de debatten die de Kamer met de staatssecretaris heeft gevoerd niet altijd van dichtbij gevolgd. Als je die debatten terugleest, zelfs de debatten met de voorganger van de staatssecretaris, zie je iedere keer hetzelfde naar voren komen. De vraag is dus niet meer zo zeer: vinden wij het een probleem, de vraag is nu hoe wij een oplossing kunnen bereiken en hoe wij dit strakker kunnen aansturen. Dat blijft toch het hoofdpunt.

In buurt- en belbussen kan geen OV-chipkaart worden gebruikt en dat moet worden opgelost, zo merkte de heer Slob op. In de buurtbussen zijn alleen de ov-jaarkaart en de studenten OV-chipkaart geldig. Deze kaarten moeten worden geaccepteerd, andere nationale vervoersmiddelen niet. Daarom is het niet noodzakelijk dat er OV-chipkaartapparatuur aanwezig is, aangezien deze kaarten al aan de buitenkant als zodanig optisch herkenbaar zijn. Dat is de eenvoudige reden.

De heer Slob heeft gevraagd of de Viziris-kaart kan worden uitgebreid tot mensen met een verstandelijke beperking. De overheden en ov-bedrijven nemen een proef met het landelijk uitrollen van de Viziris-kaart. Ik zal dit punt serieus oppakken en er bij de partijen op aandringen om ook andere houders van een ov-begeleiderskaart hierbij te betrekken. Ik neem dit punt dus over, mijnheer Slob.

Hij heeft ook gezegd dat er meer distributiepunten moeten komen, bijvoorbeeld in Brabant. De provincie Brabant is het netwerk aan het opbouwen. Het netwerk kent nu 50 verkooppunten plus de vervoerswinkels. Er zullen er in totaal circa 120 komen. Het streven is om hiermee een heel eind op streek te zijn op het moment dat de strippenkaart wordt uitgezet. Ergo: het aantal verkooppunten moet omhoog voordat de strippenkaart wordt uitgezet. Ik zal hier stringent op toezien.

In de FENS-rapportage staat dat 50% van de stations nu voldoende paaltjes zou hebben en de heer Koolmees vraagt: hoe zit dat. Ik heb de Nederlandse Spoorwegen gevraagd een gedetailleerde planning aan te leveren. Het plaatsen van paaltjes hoort bij die gedetailleerde planning. Ik streef ernaar die planning op zeer korte termijn aan de Kamer te sturen. Ik

heb dit gevraagd en ik hoop de planning op 18 oktober te ontvangen. De Kamer krijgt hier dus op korte termijn een gedetailleerd antwoord op. De heer Slob heeft gevraagd naar één loket voor de vragen van reizigers. Hij vroeg verder om een single check in en single check out. Op die vraag heb ik zojuist helder geantwoord; op dit punt zijn wij het volstrekt met elkaar eens. Eén loket voor vragen maakt onderdeel uit van de eindbeeldstudies. Daarvoor moet dus een oplossing komen. En ook dit is een must. De heer Aptroot is van mening dat reisgegevens na zes tot acht weken moeten worden gewist en niet na twee jaar. De termijn van twee jaar is bewust gekozen om reizigers over informatie te laten beschikken als zij hun belastingformulier moeten invullen en gebruik willen maken van de aftrekpost voor openbaar vervoer. Dat was dus een bewuste keus. Daarom ben ik er op dit punt geen voorstander van om de uitgangspunten te veranderen. Het College bescherming persoonsgegevens kijkt als altijd streng toe op de bewaking van privacygevoelige informatie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb de heer Aptroot beloofd dat ik hierop zou reageren uit zijn naam. Hij heeft een ander voorstel gedaan. Hij erkent dat de termijn is gekozen met het oog op die groep, maar hij draaide het om. Zijn stelling was: zorg ervoor dat de mensen die het willen, het kunnen krijgen, en schaf het voor de rest af. Nu worden de gegevens van iedereen bewaard terwijl dit voor hooguit 2% tot 3% nodig is. Ik vind dit geen oninteressante stelling.

Minister **Eurlings**: Een nieuwe coalitie in wording! Als dit kan, vind ik dat een charmante gedachte. Je krijgt dan een soort van opt in. Als je wilt dat de gegevens lang worden bewaard ten behoeve van je eigen belastingadministratie, dan geef je dat aan. Ik weet niet of het kan. Ik zal dit aan de commissie-Leers meegeven om het van een helder antwoord te voorzien. De volgende vraag is of een anonieme chipkaart voor korting mogelijk is. De leeftijdskorting is persoonsgebonden. Dat is hier het probleem. Nu moet iemand met een roze strippenkaart een legitimatiebewijs bij zich hebben. In een chipkaart is de korting gecombineerd met persoonsgegevens. Dat maakt het dus onmogelijk om op een anonieme kaart toch korting te geven. Je kunt dan niet controleren of de persoon die de kaart gebruikt recht heeft op de korting. Denkt u aan de systematiek van de strippenkaart nu, waar een categorie zich moet legitimeren.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd of het borgbedrag kan worden verlaagd. Zij vraagt om een lager bedrag dan € 4. Dit klinkt charmant, omdat hiermee tegemoet wordt gekomen aan de problematiek van het vergeten uit te checken et cetera. Waarom hebben wij gekozen voor een uniform borgbedrag voor stads- en streekvervoer? Het gaat hier in de eerste plaats om duidelijkheid voor de reiziger, opdat hij altijd weet wat de gevolgen zijn in zo'n situatie doordat niet overal net weer een ander tarief geldt. Er valt echter best wat te zeggen voor het loslaten van die uniformiteit als de Kamer daar voor zou zijn. Ik wil de decentrale overheden en vervoerders best de mogelijkheid van differentiatie in het borgbedrag voorleggen. Dus mocht de Kamer dit van mening zijn, dan wil ik daarmee best aan de slag.

Maar waarom is er destijds gekozen voor die € 4? Dat wil ik de Kamer toch wel meegeven. Die € 4 is gekozen om het niet te aantrekkelijk te maken voor reizigers om niet uit te checken. Als je het borgbedrag heel laag zou maken, wordt het voor veel reizigers aantrekkelijk om bewust te vergeten uit te checken bij het uitstappen van de tram of de bus. Dan maak je gewoon een simpel rekensommetje en denk je: ach, laat ik dat nu maar eens vergeten, dan ben ik goedkoper uit. Dat is de andere kant van het verhaal.

Als de Kamer van mening is dat ik de tocht moet beginnen naar een gedifferentieerde borg, dan hoor ik dat graag. Dan ben ik – ik zou bijna

weer dat gebaar maken, mevrouw Van Gent – tot uw dienst. Laat ik het zo zeggen, dat klinkt wat minder verdacht.

De reizigers met een voordeelurenkaart die reizen voor negen uur 's morgens betalen nu voor de gehele reis de volle prijs. Dit is een belangrijk punt. De Nederlandse Spoorwegen zijn inmiddels goed op de hoogte van deze problematiek. De NS zal bezien hoe men hier iets aan kan doen. Mogelijk kan dit met een technische aanpassing van het systeem worden opgelost. Ook dit is dus weer zo'n punt waarover wij snel duidelijkheid moeten krijgen; het maakt onderdeel uit van de opdracht voor de commissie-Leers.

Ik heb in het algemeen overleg over FENS toegezegd dat ik in een brief aan de Kamer zal ingaan op de positie van TLS. Hierbij zal ik ook ingaan op de toezichtrol van Verkeer en Waterstaat. Ik streef ernaar deze brief zo snel mogelijk, in ieder geval nog deze maand, aan de Kamer toe te sturen. Ik heb daarvoor enige tijd nodig, omdat ik dit antwoord in overleg met de collega van Financiën moet formuleren. Dit vergt enig interdepartementaal overleg en de leden kunnen zich voorstellen dat de minister van Financiën de laatste weken een redelijk drukke agenda heeft gehad. De brief komt echter snel naar de Kamer.

Er is gevraagd hoeveel geld TLS beheert en wat de omvang is van de transacties. Ik zal die gegevens opvragen bij TLS; ze worden opgenomen in de brief die ik de Kamer heb toegezegd.

Verder is gevraagd of ik de salarissen van TLS omlaag kan brengen. Tijdens het algemeen overleg over FENS is uitvoerig over dit onderwerp gesproken. Ik heb toen wel gezegd: de leden zeggen terecht dat de bestuurders van TLS meer verdienen dan de heer Balkenende. Ik heb daaraan toegevoegd: zij verdienen heel veel meer dan de heer Balkenende nu ook echt krijgt, want u weet dat hij zijn eigen norm niet verdient. Hij zit daar nog eens 30% onder. Dit maakt het verschil nog veel groter. Ik heb dit punt opgepakt en ik zal hier in de toegezegde brief nadrukkelijk op ingaan. Het punt is gemarkeerd.

Voorzitter. Ik denk dat ik hiermee aan het einde van de beantwoording ben. Ik kan me goed voorstellen dat de leden zich na zo veel debatten over de OV-chipkaart en na zo veel debatten over de regie, afvragen of wij de situatie echt kunnen veranderen. Ik heb vandaag in mijn laatste debat over de OV-chipkaart willen zeggen dat ik ervan overtuigd ben dat wij dit structureel moeten aanpakken. Wij moeten structureel kijken naar die organisatiestructuur en structureel kijken hoe de discussies die worden gevoerd, publiek en politiek, sneller en duidelijker tot oplossingen kunnen worden gebracht. Daarom stel ik de commissie in. Ik weet dat de heer Leers zeer gemotiveerd is. In de commissie zullen ook andere deskundigen, politiek en uit de sector, aanschuiven. Ik zal de Kamer daarover berichten. Dit is geen commissie voor het creëren van Haags papier; dit is een commissie voor het snel vinden van werkende oplossingen.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat de leden nog een tweede termijn willen. Zij krijgen anderhalve minuut per persoon.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De minister heeft een aantal toezeggingen gedaan en daar ben ik blij mee. Ik dank hem daarvoor.

Ik wil nog even doorgaan op de discussie over de kosten voor de gemiddelde reiziger. Volgens mij is dit onderwerp uitgebreid besproken in de Kamer. Ik begrijp wel dat de minister twee dingen door elkaar haalt nu hij dit dossier zo heeft gekregen. Je kunt naar de kosten- en opbrengstneutraliteit kijken uit het perspectief van de vervoerder, dus bekijken of zij niet meer winst gaan maken, maar ook uit het perspectief van de reiziger, dat hij niet meer gaat betalen. In de regio Nijmegen bijvoorbeeld gaat de reiziger er op achteruit. Ik heb een aantal citaten opgevraagd van de ambtsvoorganger van de minister die zich duidelijk heeft uitgesproken. Zij heeft onder meer gezegd dat het uitgangspunt van opbrengstneutraliteit

er in zijn algemeenheid niet toe leidt dat de prijzen voor de reiziger omhoog zullen gaan. Op 17 december 2009 heeft de ambtsvoorganger van de minister in een overleg met de Kamer duidelijk gezegd dat prijs van de OV-chipkaart voor de reiziger, gemiddeld gezien, niet omhoog zal gaan. Daarom vraag ik de minister om terug te komen op zijn uitspraak. Ik dring erop aan dat dit wordt bekeken uit het perspectief van de reiziger, opdat hij er niet op achteruit zal gaan.

Na alles wat er in de afgelopen tijd is gebeurd met de OV-chipkaart, ben ik wat wantrouwig over een nieuwe commissie. Wij hebben nu halverwege vastgesteld dat het anders zou kunnen. Pak nu eens door en pak het probleem structureel aan. Zorg ervoor dat de regie naar de minister wordt toegetrokken.

Ik ben ieder geval blij dat er aandacht komt voor de problematiek van TLS. Tot slot merk ik naar aanleiding van de opmerking over het uitstel van de datum voor de invoering van de OV-chipkaart in Oost-Nederland tot 1 februari op, dat die datum voor mij nog niet vaststaat. Wij moeten hier op een later moment nog eens over spreken om te kunnen vaststellen dat wij eraan toe zijn om op die datum te beginnen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden en voor de vele toezeggingen die hij heeft gedaan. Hij heeft heel slim geopereerd – en zo kennen wij hem ook – door wat tijd te kopen. Die tijd was ook nodig vanwege de problemen die er zijn. Hij heeft een commissie in het leven geroepen en dat is prima, maar wij moeten wel eerlijk zijn. Die commissie maakt natuurlijk niet de weeffouten uit 2003 goed waarover ik heb gesproken en waardoor de primaire verantwoordelijkheid voor de invoering van de OV-chipkaart bij de decentrale overheden en de vervoerders is neergelegd. Het zal nog een zware klus worden voor de heer Leers om alle kikkers in de kar te houden en de doelstellingen te bereiken, maar goed, hij heeft wel spierballen.

Ik heb er wel vertrouwen in, in die zin dat wij nu met elkaar een eindbeeld hebben neergezet. Wij willen dat er over anderhalve maand concrete afspraken zijn gemaakt over één keer inchecken en één keer uitchecken en één verkoop- en ophaalautomaat. Dit laatste is volgens mij ook toegezegd, maar ik vraag de minister dit nog eens te bevestigen want ik heb het niet helemaal kunnen volgen. Verder is één sleutelkaart voor blinden en slechtzienden toegezegd. De minister zegt dat de OV-chip in iedere buurtbus voor studenten niet nodig is, maar voor andere vervoerders wel. Ik krijg graag de toezegging dat ook voor deze mensen de buurt- en belbus gewoon te gebruiken is en dat zij niet nog eens apart moeten betalen. Daarnaast is het opstaptarief een belangrijk onderwerp. De minister zal de Kamer over anderhalve maand rapporteren wat daarmee gaat gebeuren. Tot slot noem ik één korting op alle treinen. Die punten moeten naar de mening van mijn fractie worden geregeld. Ik hoop dat dit lukt en dat wij over anderhalve maand kunnen zeggen: oké, wij hebben het «go/no go»-moment naar dat moment verschoven en wij kunnen nu doorgaan.

Wij zullen de minister dan nog een kaartje sturen met een bedankje voor de inspanningen die hij zich in deze maanden op een heel lastig dossier heeft getroost. Er zijn een paar niet al te mooie kwalificaties gegeven over zijn ambtsvoorganger, maar het was ook een zware klus. Hij heeft heel veel werk verricht, in een structuur in 2003 door VVD, CDA en D66 gecreëerd waarvan wij de wrange vruchten in deze jaren hebben geplukt. Als het dan toch nog goed komt, zijn wij dat ook wel weer vergeten.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik zit hier met wat gemengde gevoelens. Ik kom uit het bedrijfsleven en ik ben nogal op resultaat gericht. Voor mij staat de reiziger centraal. De minister heeft dit ook aangegeven in zijn voortgangsrapportage, maar op korte termijn schieten wij niet veel op met de oplossing die ik vandaag heb gehoord. Gooi alles maar in de



«trechter Leers» en dan komt het goed. Daar schiet de reiziger op korte termijn heel weinig mee op en wellicht ook niet op middellange termijn. Ik wil het echt geloven: een strakke regie. Ik ken de minister als een integer persoon en ik weet ook dat hij erin gelooft. Wat hij nu zegt, strookt echter niet met de voortgangsrapportage, want daarin is de minister vol lof over alle overlegorganen. Daar zit bij mij een pijnpuntje. Waarom moeten wij de minister wel geloven nu hij met dit voorstel komt?

Ik heb zeventien jaar in het buitenland gewoond en toen ik hiernaartoe kwam en hoorde van de OV-chip, vond ik het een apart project. In kwam nogal veel in Noorwegen en daar gebruikt men gewoon een betaalkaart. Daar wordt gefocust op het backoffice zonder dat je een aparte kaart hoeft in te stellen. Nederland is een betaalkaartvriendelijk land en daarom vraag ik me af of daar vroeger ooit naar is gekeken. Je gaat naar het station, je haalt je creditcard of een betaalkaart door een sleufje en alles is opgelost. Ik wil dit toch graag weten.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Ik dank minister voor de beantwoording van onze vragen, voor de toezegging over extra tijd in Oost-Nederland en voor de toezegging dat de problemen zullen worden opgelost.

Ik zit nog wel een beetje met de regierol. Enerzijds vind ik het positief als de minister zegt dat hij een strakkere regie wil op dit dossier, ook al is de weeffout ooit ontstaan onder Balkenende II. Ik denk dat het goed is om nu meer regie te gaan voeren. Ik twijfel echter over de vraag waarom nu weer een aparte commissie wordt ingesteld. Waarom niet de minister van Verkeer en Waterstaat zelf? Ik heb het gevoel dat dan weer het beeld ontstaat van een commissie met allerlei lokale bestuurders en vervoerders. Los je daarmee echt het probleem structureel op? Ik krijg hierop graag nog een korte reactie van de minister.

Tot slot: ik hoop dat de OV-chipkaart spoedig, goed en zorgvuldig wordt ingevoerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden en een aantal toezeggingen dat hij heeft gedaan. Het instellen van de commissie-Leers lijkt in mijn ogen toch een beetje op een politieke afleidingsprocedure, ook al acht ik de heer Leers hoog. Ik hoop niet dat ik gelijk krijg. Bovendien blijft tijdens verbouwing de winkel natuurlijk wel open. Er wordt nu ook gereisd, er zijn nu ook problemen voor reizigers die gebruikmaken van de OV-chipkaart.

De minister zegt dat hij het er niet bij laat zitten als het gaat om het geautomatiseerd waarschuwen en de incomplete transacties. Hij zegt dat het overgebleven geld aan de reizigers ten goede moet komen. De vervoersbedrijven bedenken nu alleen maar smoesjes. Zij zeggen dat zij al dit extra geld nodig hebben om de restitutie mogelijk te maken. Dat is natuurlijk complete flauwekul want dan zou er op elke incomplete transactie een persoon staan die dat moet terugbetalen. Het gaat om gigantische bedragen, dus dit zijn echt smoesjes.

De minister zegt nu dat hij het er niet bij laat zitten, maar ik herinner eraan dat mijn motie op 20 mei is aangenomen. Wij zijn nu vier en een halve maand verder en het is nog steeds niet geregeld. De minister zegt nu dat de Kamer binnen een maand zal worden gerapporteerd, maar dan denk ik: kan dat niet wat vlotter? Dit is toch ook een kwestie van met de vuist op tafel slaan en de vervoersbedrijven laten weten dat het op deze manier echt niet langer kan?

Ik wil ook weten wanneer de commissie-Leers zal rapporteren en wat daar precies moet uitkomen. De minister heeft niet geantwoord op de vraag naar welk niveau het aantal incomplete acties moet dalen. Hij zou daarop nog teruggekomen, maar dat heeft hij niet gedaan.

Tot slot, politieke peptalk is niet altijd verkeerd, maar het gaat mij nu ook om een aantal praktische oplossingen op de korte termijn en de

commissie-Leers is natuurlijk gericht op de wat langere termijn. Ook die langere termijn moet wat mij betreft echter kort blijven. Daarom wil ik weten wanneer de commissie-Leers zal rapporteren en wat daaruit moet komen, want dat is nu volkomen vaag en hangt nog in de lucht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor het antwoord op onze vragen, vooral om te markeren dat de minister de verantwoordelijkheid naar zich toetrekt. De commissie die wordt ingesteld, valt volgens mij gewoon onder deze minister. Belangrijker is dat de Kamer goed wordt gerapporteerd over de commissie en over de manier waarop zij zal worden geleid. Het is natuurlijk wat makkelijk om te zeggen dat de minister zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Dat moet hij natuurlijk doen, maar ook de leden van de Kamer hebben een zelfstandige verantwoordelijkheid en daarom is het goed dat de rapporten en adviezen die de commissie zal uitbrengen, ook aan de Kamer worden gestuurd. Ik neem aan dat dit het geval is en anders hoor ik dat graag. Ik heb hier een paar keer horen spreken over de coalitie van VVD, D66 en CDA die dit beleid heeft ingezet. Ik constateer dat in den brede veel partijen in de Kamer van mening zijn en waren dat je de verantwoordelijkheid zo laag mogelijk moet leggen. Als die verantwoordelijkheid lokaal of decentraal niet wordt genomen, komt het verhaal terug op het bordje. De afgelopen jaren hebben wij alleen maar van de toenmalige staatssecretaris gehoord dat zij dat bordje niet wilde hebben, dat zij zich niet verantwoordelijk voelde en dat zij dit niet wilde doen. Dat mocht, dat is haar keuze geweest, maar vandaag merk ik dat de minister wel degelijk doet wat eerder niet is gedaan. Daar kan ik de minister alleen maar zeer veel waardering voor geven, want kennelijk is het toch mogelijk om de regie naar zich toe te trekken, ondanks het feit dat de verantwoordelijkheid lager ligt en daar ook hoort. Dat is een nieuw geluid en dat had wat mij betreft ook eerder gekund en gemogen, want dit is kennelijk dus wel mogelijk. Ik verwijt het de minister niet, maar ik prijs hem er wel om, want ik denk dat dit goed is.

Een vraag is overgebleven, namelijk mijn vraag over de internationale reizigers en met name over de Duitse handreiking om te kijken of de OV-chipkaart van Duitse zijde zo kan worden ingevoerd dat hij in Nederland kan worden gebruikt. Dit vraagt ook de bereidheid van de Nederlandse overheid om die uitgestoken hand aan te nemen. Ik krijg graag nog een reactie op die vraag.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben van oorsprong historicus. Ik vind dat de heer De Rouwe nu een beeld schetst van de geschiedenis dat volgens mij geen recht doet aan die geschiedenis. Meer wil ik er eigenlijk ook niet over zeggen, want het is een beetje te goedkoop wat hij zojuist zei. Deelt hij mijn mening dat er destijds in de structuur een fout is gemaakt? Dat was een bewuste keuze en daar waren argumenten voor, namelijk dat de Kamer nooit heeft aangegeven dat zij de regie weer volledig centraal wilde hebben. Dit gebeurt ook niet met de oplossing die de minister nu bedenkt waardoor wij eerst maar eens moeten afwachten of de commissie-Leers ook werkelijk de resultaten zal bereiken die wij hopen dat zij zal bereiken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik deel de mening dat iedere minister of staatssecretaris een eigen verantwoordelijkheid heeft en eigen middelen om de regie naar zich toe te trekken. Ik deel ook de mening dat als er een nieuw kabinet komt, er opnieuw wordt onderhandeld over tal van onderwerpen. Kennelijk hebben de daarop volgende kabinetten destijds, ook met uw eigen inbreng, vastgehouden aan de keuze die eerder was gemaakt. Wij hoeven hier geen historisch debat te houden, maar ik constateer vandaag dat deze minister iets doet dat mij het gevoel geeft er bovenop te zitten. Ik ken de worsteling van de Kamer, ook ten tijde van de

vorige staatssecretaris, maar ik constateer vandaag ook dat de minister binnen zijn beperkte mogelijkheden en middelen – dat kan een weeffout zijn uit het verleden – toch een stap zet die ik deel. Dit punt wilde ik graag maken.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb geen tweede termijn nodig.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik denk dat dit debat achteraf van grote waarde zal blijken te zijn. Het gaat hier om de reiziger en om niemand anders dan de reiziger. Die moet echt weer centraal komen te staan. Aan het einde van dit debat is mijn conclusie dat als wij de reiziger meer centraal willen stellen, er echt een strakkere regie nodig is. Ik ben het met velen hier eens, maar ik heb nog niemand gehoord die precies kan zeggen hoe wij dat kunnen bereiken in deze moeilijke situatie en wat wij moeten doen. Wat wij willen is helder en nu gaat het om de vraag hoe wij dat kunnen bereiken. Ik ben niet iemand die een commissie gebruikt als een politiek slimmigheidje. De commissies die ik ooit heb ingesteld, hebben concreet resultaat geleverd. Ik heb u vandaag al verteld dat Peter Elverding de Paul Nouwen Award heeft gekregen voor zijn grote bijdrage aan het versnellen van de aanleg van infrastructuur. Ook de commissie-Leers moet met goed resultaat komen; zij krijgt een gestuurde opdracht. Ik zal die opdrachtverlening nog deze maand aan de Kamer toesturen, opdat de leden zich ervan kunnen vergewissen dat het geen commissie is die «ins Freie hinein» allerlei leuke dingen kan bedenken. Nee, het is een commissie die met een duidelijk doel de sector opzoekt en het land ingaat en met een duidelijk doel de regie er steviger in zal brengen. Het is dus niet de vraag of, maar de vraag hoe.

Ik ben blij met de kritische opmerkingen van de leden, omdat wij deze brede eensgezindheid, want die is er toch, ook de komende maanden hard nodig zullen hebben. Het komt er dan natuurlijk op aan. Als de commissie-Leers in beeld heeft gebracht hoe het kan, moet dit ook in den brede worden geaccepteerd en daarbij hebben wij de medewerking van velen nodig. Dus laat het horen. Laten wij dit gebruiken als een massieve steun om nu echt tot resultaat te komen. Ik blijf hier de constatering herhalen dat wij als wij de situatie echt willen verbeteren, in de organisatiestructuur meer regie moeten inbedden. Anders blijft het pappen en nathouden, blijft het duwen en trekken, veel emotie, maar weinig vooruitgang.

Ik ben heel stellig geweest over de dingen die ik nu al kan beïnvloeden. In het eerste debat over dit onderwerp dat ik een aantal maanden geleden met de Kamer heb gevoerd, heb ik gezegd dat mensen niet gedwongen mogen worden het dubbele opstaptarief te betalen. Punt uit! Je moet dit zo helder stellen en wij bereiken dit door het papieren kaartje erin te houden en vervolgens zo snel mogelijk het OV-chipsysteem aan te passen. Er mag geen kostenstijging zijn voor de reiziger. Ik kom straks terug op de vragen die nog zijn gesteld. Ik heb hier gezegd dat er een strakke regie moet komen. Je moet in de politiek ook durven zeggen dat het beter was geweest als er vanaf het begin van dit proces in een strakkere regie was voorzien. Dat is geen negatieve opmerking over wie dan ook, want de mensen in het land doen ontzettend hun best en heel veel mensen werken heel hard om de OV-chipkaart te verbeteren. Wij gaan die regie er nu halverwege de wedstrijd inbrengen. Dat is niet gemakkelijk, maar wel broodnodig. Ik ben ervan overtuigd dat het moet kunnen.

Ik kom nu op de gestelde vragen. In de eerste plaats over de kostenontwikkeling. De heer Bashir heeft gelijk als hij zegt dat de besluitvorming over het oosten van Nederland nog aan de Kamer zal worden voorgelegd. Dat besluit zal mijn opvolger moeten nemen over een maand of tweeënhalve en de Kamer moet daarmee instemmen. Wij hebben met elkaar gesproken over de zaken die daarbij van belang zijn. De Kamer zal dan ook de conclusies van de commissie-Kist ontvangen. Ik kan nu al een

aantal zaken noemen, maar de Kamer kan daar dan met alle analyses op zak beter over discussiëren.

De commissie-Kist heeft over het oosten van het land het volgende geconstateerd. De kostenbesparing gemiddeld voor de reiziger zal met het invoeren van de OV-chip in Overijssel 11% zijn, in Gelderland 1%, in Flevoland-Oost 3%, in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen 8% en in Twente 9%. Het gaat dus inderdaad om de reiziger en zijn kosten, maar goed, die discussie kan de Kamer voeren op het uur U als zij voor de vraag komt te staan of zij het verantwoord acht om daar op 1 februari het nationaal vervoerbewijs uit te schakelen. Dat komt allemaal naar de Kamer toe. Hoe gaan wij om met de internationale reiziger?

De heer **Bashir** (SP): Ik wijs erop dat er niet één of twee debatten zijn gevoerd over de kosten, maar wel zes of zeven. De toezegging van het kabinet was duidelijk en ik verwacht dan ook dat in de plannen die aan de Kamer worden voorgelegd, ook aan alle eerdere toezeggingen wordt voldaan. Dat is toch meerdere keren afgesproken tussen Kamer en regering?

Minister **Eurlings**: Zeker en als ik spreek over de kostenbesparing gemiddeld voor de reiziger, dan is dat voor de reiziger en niet voor de vervoerder. Daarover zal de Kamer straks haar oordeel moeten vellen. Het gaat om de reiziger, wat de reiziger merkt. Dat was naar mijn mening de kern van het betoog van de heer Bashir en ik geef hem daarin dus gelijk. Hoe gaat de NS om met de internationale reiziger? Internationale reizigers moeten natuurlijk goed gefaciliteerd worden, daar heeft de heer De Rouwe gelijk in. Ik heb eerder gezegd dat het voor het openbaar vervoer nog veel te vaak bij de grens ophoudt. In het internationaal verkeer moeten het openbaar vervoer en de trein attractiever worden. De NS bezint zich op diverse alternatieven. Een optie is bijvoorbeeld om een poort open te laten staan voor internationale reizigers met personeel ernaast om het internationale kaartje te controleren. De vraag welk alternatief het moet worden, wordt natuurlijk pas actueel als de poorten echt dichtgaan voor de treinreiziger. Wij hebben hierover recent gesproken in het overleg over FENS. De ingroei die is besproken, is al eerder gecommuniceerd.

De internationale reizigersaansluiting met Duitsland is een interessant punt. Ik wil die handreiking oppakken. Ik vind het heel interessant als dat kan. Ik ga daar achteraan. Ik wil daar waar mogelijk echt bereiken dat die handreiking uit Duitsland tot resultaat leidt en dat systemen over de grens heen op elkaar aansluiten. Ik zou dat prachtig vinden. Dat lijkt mij nu echt klantvriendelijkheid en het echt wegnemen van de grens. Ik zal de Kamer deze maand daarover informeren in de toegezegde brief. Daaruit zal blijken of dit kan en wat het beeld is. Dit is heel interessant en ik dank de heer De Rouwe voor deze suggestie.

De heer Sharpe sprak over de betaalkaart. Daar is uitdrukkelijk naar gekeken, dus naar een combinatie met de betaalkaart van de banken. In 2003 is dit uit-en-te-na met de banken besproken en de banken wilden het niet. Een probleem is ook dat het inchecken en uitchecken met een betaalkaart langer zou duren. Omdat dit vrij technisch is, zal ik de Kamer nog een nader antwoord geven op de vraag waarom het langer duurt en zal ik nog ingaan op de geschiedschrijving, dat wil zeggen op wat in 2003 om welke reden is gebeurd. Ik kan daar nu zo niet verder op antwoorden en ik wil deze vraag toch goed afdoen. De Kamer krijgt hierop nog deze maand in de verzamelbrief een nader antwoord.

Tijdens de verbouwing moet de winkel open blijven, zegt mevrouw Van Gent. Absoluut. Wat kan er nog meer worden gedaan, vroeg zij in dit verband. Ik probeer goede suggesties serieus te nemen. De Kamer krijgt nog deze maand een nadere reactie op mijn hernieuwde push richting de vervoerbedrijven om iets te doen met haar suggestie. Ik heb gezegd dat ik

mij hier niet bij neerleg en ik heb dat ook geschreven in het antwoord. Ik heb dit doorgespeeld en kreeg als antwoord terug: wij vinden het nu niet zo opportuun. Ik heb gezegd: ik leg mij daar niet bij neer. Het gaat mij erom dat de stellingname dat het allemaal moeilijk of complex of duur is, wordt onderbouwd. Wij kunnen dan bekijken hoe het wel zou kunnen. Dat is mijn lijn. Mevrouw Van Gent kent mij ook zo dat ik goede suggesties zeker niet wegwuif.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb ook de suggestie gedaan om de website vergeetnietuittechecken.nl daarbij te betrekken, want er zijn nu al systemen. De vervoerbedrijven hebben er geen zin in. Ik wil dat dit geregeld wordt en dat ik aan het einde van de maand hoor: dit is rond. Kan de minister dat toezeggen?

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik toe. Dit wordt opgepakt en de Kamer wordt daarover geïnformeerd. Daarnaast zijn tal van andere maatregelen van belang zoals verhoging van de frequentie waarmee door de chauffeur wordt gewezen op de noodzaak om uit te checken, controles door chauffeurs en stationspersoneel of het ook werkelijk gebeurt, frequent overleg met de vervoerders over het technisch functioneren van de apparatuur en de vraag hoe problemen kunnen worden opgelost, de informatieverstrekking aan de reiziger bijvoorbeeld in huis-aan-huisbladen en door posters in voertuigen en op stations et cetera. Ik zeg dit omdat nu wij hebben besloten om voor het oosten van het land tweeënhalve maand extra tijd te nemen – en dan kom ik weer op een concreet voorbeeld – de vervoerders, de decentrale overheden, maar zeker ook de consumentenorganisaties vol in de benen moeten en maximaal actief moeten zijn om ervoor te zorgen dat het percentage niet-uitcheckers over tweeënhalve maand echt overtuigend is gedaald. Dit kan op dit soort manieren worden bereikt.

1 februari staat inderdaad niet bij voorbaat vast, maar ik vind het wel een goede richtdatum. De heer Samsom heeft terecht opgemerkt dat de druk op het proces moet worden vastgehouden. Als wij nu geen ambitieuze richtdatum noemen, is de druk meteen weg om de zo noodzakelijke verbeteringen voor de reiziger te bereiken.

Er zal vast nog veel worden gesproken over de OV-chipkaart. Ik begrijp dat ik nog een vraag ben vergeten?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja, de vraag naar welk percentage het aantal incomplete acties moet dalen. De minister zei dat het moet dalen en ik ben benieuwd naar welk niveau het moet dalen.

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist gezegd dat ik van mening ben dat op het moment dat wij besluiten in Oost-Nederland het vervoerbewijs uit te zetten, de percentages in dat gebied vergelijkbaar moeten zijn met die van Amsterdam en Rotterdam. Het is dan vervolgens aan de Kamer om een eindoordeel te vellen als er nog een procentpuntje verschil is; daar is zij zelf bij. Ik ben echter van mening dat het feit dat die cijfers nu aanmerkelijk hoger zijn, niet goed is en niet kan. Ik heb vandaag contact gehad met decentrale bestuurders en zij delen die mening. Zij gaan er de komende maanden vol in om dit percentage naar beneden te brengen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb geen antwoord gekregen op enkele vragen. Heb ik goed begrepen dat in het eindbeeld ook komt te staan dat er één verkoop- en ophaalautomaat voor alle vervoerders zal komen. Kan de minister dit bevestigen?

Daarnaast heb ik nog een vraag gesteld over de buurtbus. De minister zegt dat studenten er zo in kunnen. Dat klopt, maar het gaat ook om de andere reizigers. Ik vind dat zij, als zij een OV-chipkaart hebben, ook in de

buurtbus moeten kunnen reizen zonder dat zij apart moeten bijbetalen. Wil de minister toezeggen dat dit in het eindbeeld komt waarover wij over anderhalve maand verder zullen praten?

Minister **Eurlings**: Dit is nog een vrij gecompliceerde zaak met name voor de buurtbus. Ik denk dat ik de zaak meer recht doe als ik niet direct zeg waarom dit niet kan, maar daar nog eens even specifiek naar kijk. Ik kom daarop terug in de brief.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De vraag naar één verkoop- en ophaalautomaat is bevestigd?

Minister **Eurlings**: Ik kom op beide vragen schriftelijk terug.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de tweede termijn. Voordat wij aan het volgende algemeen overleg beginnen waarvoor ook staatssecretaris Van Bijsterveldt is aangeschoven, geef ik een opsomming van de toezeggingen die tijdens dit overleg zijn gedaan. De minister bericht de Kamer binnen een maand over de resultaten van zijn actie richting vervoerders inzake de waarschuwing melding incomplete transacties.

De minister bericht de Kamer nog deze maand schriftelijk over de instelling van de commissie-Leers.

De minister bericht de Kamer nog deze maand schriftelijk over de mogelijkheid een Duitse OV-chipkaart in Nederland te accepteren.

De minister bericht de Kamer nog deze maand schriftelijk over de vraag waarom het niet mogelijk is een betaalkaart in het openbaar vervoer te gebruiken in plaats van de OV-chipkaart.

Tot slot merk ik op dat tijdens de regeling van werkzaamheden om een VAO zal worden gevraagd waarin de heer Bashir de eerste spreker is.